



Le Yangzi, du fleuve à la région ? Les recompositions spatiales de l'urbain et les politiques d'aménagement d'un grand bassin hydrographique

Xiaofan Tao

► To cite this version:

Xiaofan Tao. Le Yangzi, du fleuve à la région ? Les recompositions spatiales de l'urbain et les politiques d'aménagement d'un grand bassin hydrographique. Géographie. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2012. Français. NNT : . tel-00756922

HAL Id: tel-00756922

<https://theses.hal.science/tel-00756922>

Submitted on 26 Nov 2012

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**UNIVERSITÉ PARIS I PANTHÉON-SORBONNE
U.F.R. DE GÉOGRAPHIE
ÉCOLE DOCTORALE DE GÉOGRAPHIE DE PARIS :
ESPACES, SOCIÉTÉS, AMÉNAGEMENT
UMR 8586 PRODIG
2012**

LE YANGZI, DU FLEUVE À LA RÉGION ?

**Les recompositions spatiales de l'urbain
et les politiques d'aménagement d'un grand bassin hydrographique**

Thèse pour l'obtention du doctorat en géographie
Présentée et soutenue publiquement à Paris le 29 novembre 2012

Xiaofan TAO

Sous la direction de Monsieur le Professeur Thierry SANJUAN

Membres du Jury :

M. Sébastien COLIN, géographe de la Chine, maître de conférence à l'Inalco
M. Guillaume GIROIR, géographe de la Chine, professeur à l'Université d'Orléans
M. Jean-François HUCHET, économiste de la Chine, professeur à l'Inalco
M. Yann RICHARD, géographe, professeur à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
M. Thierry SANJUAN, géographe, professeur à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

SOMMAIRE

SOMMAIRE	1
REMERCIEMENTS.....	2
INTRODUCTION GÉNÉRALE : Le Yangzi et la recherche de l'équité spatiale.....	4
PREMIÈRE PARTIE : Le Yangzi et les facteurs de la construction de son territoire régional.....	46
Chapitre I. Au fondement de la région du Yangzi : le fleuve et sa structuration de l'espace.....	48
Chapitre II : Unité et identité de l'espace régional : les valeurs de la civilisation fluviale du Yangzi	88
DEUXIÈME PARTIE : Les recompositions spatiales de l'urbain dans le bassin du Yangzi.....	158
Chapitre III : L'évolution des politiques de développement régional.....	160
Chapitre IV : La nouvelle structuration du bassin du Yangzi	220
Chapitre V : L'espace rural et le défi du dualisme ville / campagne	299
Chapitre VI : Le Yangzi et la nouvelle structuration symbolique de l'espace : vers un système de « fleuve-région »	361
Chapitre VII : Le réseau de transport : vers la création d'un « carrefour continental » ..	428
TROISIÈME PARTIE : L'instrumentalisation du Yangzi et les recompositions territoriales : idéologie, discours et acteurs	499
Chapitre VIII : Nouvelle conception de la gouvernance et multiplication des acteurs œuvrant à l'aménagement du bassin du Yangzi.....	501
CONCLUSION GÉNÉRALE : Un espace yangzien en gestation	578
Sources et bibliographies	587
Table des cartes	603
Table des tableaux.....	606
Table des graphiques	609
Table des illustrations	611
Table des photos	612
Table des matières	613

REMERCIEMENTS

Le chemin fut long, parfois sinueux. Je remercie tous ceux et celles qui ont parcouru avec moi un bout de ce chemin au fil des obstacles, des imprévus, comme des joies rencontrées, tout au long de ces six dernières années.

Mes premiers remerciements s'adressent à mon directeur de thèse, Monsieur le Professeur Thierry Sanjuan, qui a accepté de diriger ma thèse et m'a épaulée au cours de ce travail de recherche. Qu'il trouve ici l'expression de ma plus profonde reconnaissance pour le soutien scientifique qu'il m'a fourni tout au long de ce travail de thèse.

Mes remerciements vont également à toute l'équipe du PRODIG pour m'avoir amicalement accueillie au cours de mon travail.

Monsieur Sébastien Colin, Monsieur Guillaume Giroir, Monsieur Jean-François Huchet et Monsieur Yann Richard me font l'honneur de participer au jury de cette thèse. Je les remercie de l'intérêt qu'ils portent ainsi à ma recherche.

Je tiens à exprimer ici mon immense gratitude pour l'aide précieuse de Mademoiselle Elise Barry, qui a été à mes côtés tout au long de cette aventure. Elle m'a fourni un appui bien au-delà de notre amitié sans ses encouragements constants, sa confiance et sa disponibilité de correction en français, cette thèse n'aurait pas vu le jour.

Je remercie Madame Michèle Ducouso pour ses conseils et son appui qui m'ont permis de mieux maîtriser la technique nécessaire à l'élaboration de la cartographie de cette thèse.

Ma profonde gratitude va également à Monsieur Thierry Van Chung, Madame Noëlle Henneon, Monsieur Bruno Tardif, Monsieur Alain Leclerc et Monsieur Joseph Châteaux, qui ont eu la gentillesse de relire partiellement cette thèse. Je les remercie pour leurs commentaires et encouragements qui m'ont été très précieux.

Je tiens à exprimer ma reconnaissance à tous mes amis. Je remercie en particulier Mademoiselle Carine Henriot et Monsieur Édouard De Ferrières pour leur soutien moral constant ; et les doctorants français, chinois et africains : Mademoiselle Servane Venière, Mademoiselle Anaïs Marshall, Monsieur Étienne Monin, Madame Dan Liao, Monsieur Hui Huang, Monsieur Bin Li et Monsieur Issa Sory, qui m'ont rendu des services et avec qui j'ai partagé les moments de joie, de doute et d'inquiétude.

Enfin, merci du fond du cœur à mes parents pour leur soutien incommensurable et inconditionnel, loin de que je me suis installée en France pour réaliser ce travail.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Le Yangzi et la recherche de l'équité spatiale

Les disparités géographiques en Chine

La Chine du XXI^e siècle : face au défi d'un développement inégal

Depuis la réforme économique et l'ouverture vers l'extérieur en 1978, la puissance économique de la Chine, s'appuyant sur le développement de la côte Est et des grandes villes, s'est traduite par une croissance économique sans précédent. Bien engagée dans l'économie de marché et intégrée dans le système économique mondial, en 2011, elle devient la deuxième puissance économique du monde¹ et affirme sa première place en terme de taux de croissance économique depuis 1980². La Chine est un exemple particulièrement stimulant de développement pour les pays du tiers monde. D'une manière visible, en trente ans, le niveau de vie du peuple chinois s'est globalement amélioré de la région tibétaine, la plus enclavée, jusqu'à la région shanghaienne, la plus ouverte.

Si l'on considère les 31 circonscriptions administratives³ qui structurent la Chine au niveau provincial, la croissance économique est perceptible dans chacune d'entre elles ; même les régions les moins développées fournissent des résultats qui indiquent une amélioration du niveau de vie et une croissance économique constante. Néanmoins, si l'on compare le développement des provinces entre elles, la corrélation d'horizons entre le littoral et l'intérieur, entre les espaces urbains et ruraux, entre les provinces riches et pauvres laisse apparaître des disparités fortes. L'évaluation de la valeur du PIB (Produit intérieur brut) par habitant permet de quantifier ces écarts au niveau économique. Par exemple, en 1978, l'écart du PIB par habitant entre la province du Zhejiang (région littorale) et le Hunan (province intérieure) était faible, 185 yuans⁴ en moyenne, alors que cet écart s'élève à 1 030 yuans en 1991, et à 24 213 yuans en 2009. D'après le tableau ci-dessous, il est évident que l'écart régional chinois révélé par la valeur du PIB par habitant se creuse depuis 1985. Neuf circonscriptions⁵, surtout côtières, connaissent des croissances supérieures à la moyenne nationale. Cette existence dans la Chine actuelle d'une fracture économique régionale

¹ Avec un PIB de 2 225 milliards de dollars (au taux de change moyen sur l'année), la Chine est devenue la deuxième puissance économique mondiale en 2011 talonnant les États-Unis. (Données fournies par *International Financial Statistics Yearbook 2011*, International Monetary Fund Statistics Department, 2011).

² « Depuis le début des années 1980, la Chine se place aux premiers rangs mondiaux en ce qui concerne le taux de croissance économique et le niveau de développement », in LARIVIERE Jean-Pierre et MARCHAND Jean-Pierre, *Géographie de la Chine*, Paris, Armand Colin, 1999, p. 1.

³ La République populaire de Chine est composée de 31 circonscriptions administratives de niveau provincial. Dans notre thèse, l'île de Taiwan est considérée comme une entité géopolitique indépendante.

⁴ *Renminbi* est la monnaie nationale unique de la République populaire de Chine. Sa devise (unité monétaire) officielle est représentée par le *yuan*. Actuellement (au 31 décembre 2011, le taux de change fourni par la Banque de Chine), un yuan vaut environ 0,1154 euro, et un euro équivaut à environ 8,6579 yuans. Une parité quasi-fixe ($\pm 0,15\%$) avec l'euro prévaut depuis 2002.

⁵ Il s'agit de neuf circonscriptions côtières de rang provincial : le Liaoning, Pékin, Tianjin, le Hebei, le Shandong, le Jiangsu, le Shanghai, le Zhejiang et le Fujian.

opposant schématiquement les provinces littorales et intérieures fait apparaître une Chine à « plusieurs vitesses » (cf. carte 1) et elle est une composante de la crise multiforme qui affecte le développement de ce pays.

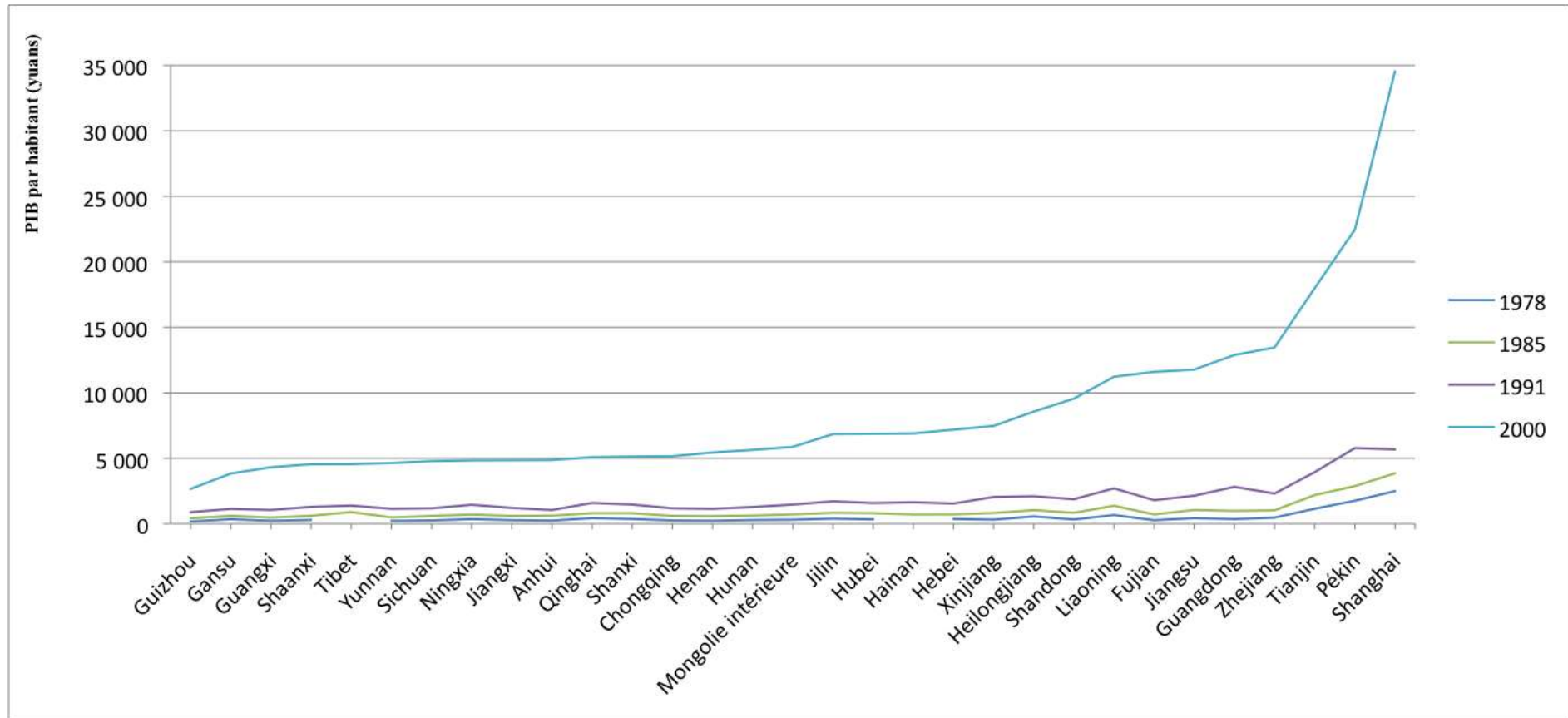
Tableau 1 : L'évolution du PIB par habitant des 31 circonscriptions provinciales (provinces, régions autonomes et municipalités de rang provincial) de 1978 à 2009

Circonscription provinciale		PIB par habitant (yuans)					
		1978	1980	1985	1991	2000	2009
Régions sous-développées	Guizhou	175	217	418	890	2 662	10 309
	Gansu	348	387	608	1 138	3 838	12 872
	Yunnan	223	-	483	1 147	4 637	13 539
	Tibet	-	-	894	1 388	4 559	15 295
	Guangxi	225	278	471	1 058	4 319	16 045
	Anhui	242	286	618	1 052	4 867	16 408
	Jiangxi	276	312	595	1 212	4 851	17 335
	Sichuan	253	329	598	1 180	4 784	17 339
	Hainan	-	-	712	1 645	6 894	19 254
	Qinghai	431	-	808	1 592	5 087	19 454
	Xinjiang	313	410	820	2 047	7 470	19 942
Régions intermédiaires	Hunan	285	365	622	1 280	5 639	20 428
	Henan	232	317	580	1 141	5 444	20 597
	Shanxi	365	434	809	1 467	5 137	21 522
	Shaanxi	294	338	608	1 292	4 549	21 688
	Ningxia	354	409	703	1 451	4 839	21 777
	Heilongjiang	563	694	1 042	2 099	8 562	22 447
	Hubei	332	428	808	1 584	6 867	22 631
	Hebei	364	-	719	1 545	7 188	22 677
	Chongqing	-	-	-	-	5 157	22 920
	Jilin	391	450	838	1 718	6 847	26 595
Régions développées	Fujian	273	345	712	1 803	11 601	33 840
	Liaoning	667	812	1 378	2 707	11 226	35 239
	Shandong	327	413	839	1 876	9 555	35 894
	Mongolie intérieure*	307	345	717	1 466	5 872	40 282
	Guangdong	357	473	982	2 823	12 885	41 166
	Zhejiang	470	-	1 029	2 310	13 461	44 641
	Jiangsu	430	541	1 053	2 143	11 773	44 744
	Tianjin	1 150	1 391	2 192	3 944	17 993	62 574
	Pékin	1 290	1 582	2 704	5 781	22 460	70 452
	Shanghai	2 498	2 738	3 855	5 675	34 547	78 989
Moyenne nationale		375	456	814	1 758	8 592	28 736

Source : *Zhongguo tongji nianjian huibian* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010

* La promotion au rang de région développée de la province de Mongolie intérieure (à partir de la valeur du PIB par habitant) est principalement due à une excellente production de l'industrie extractive du charbon dans cette région. C'est pour cette raison que la ville chinoise la plus riche, en terme de la valeur du PIB, n'est ni Pékin, ni Shanghai, mais la ville d'Ordos.

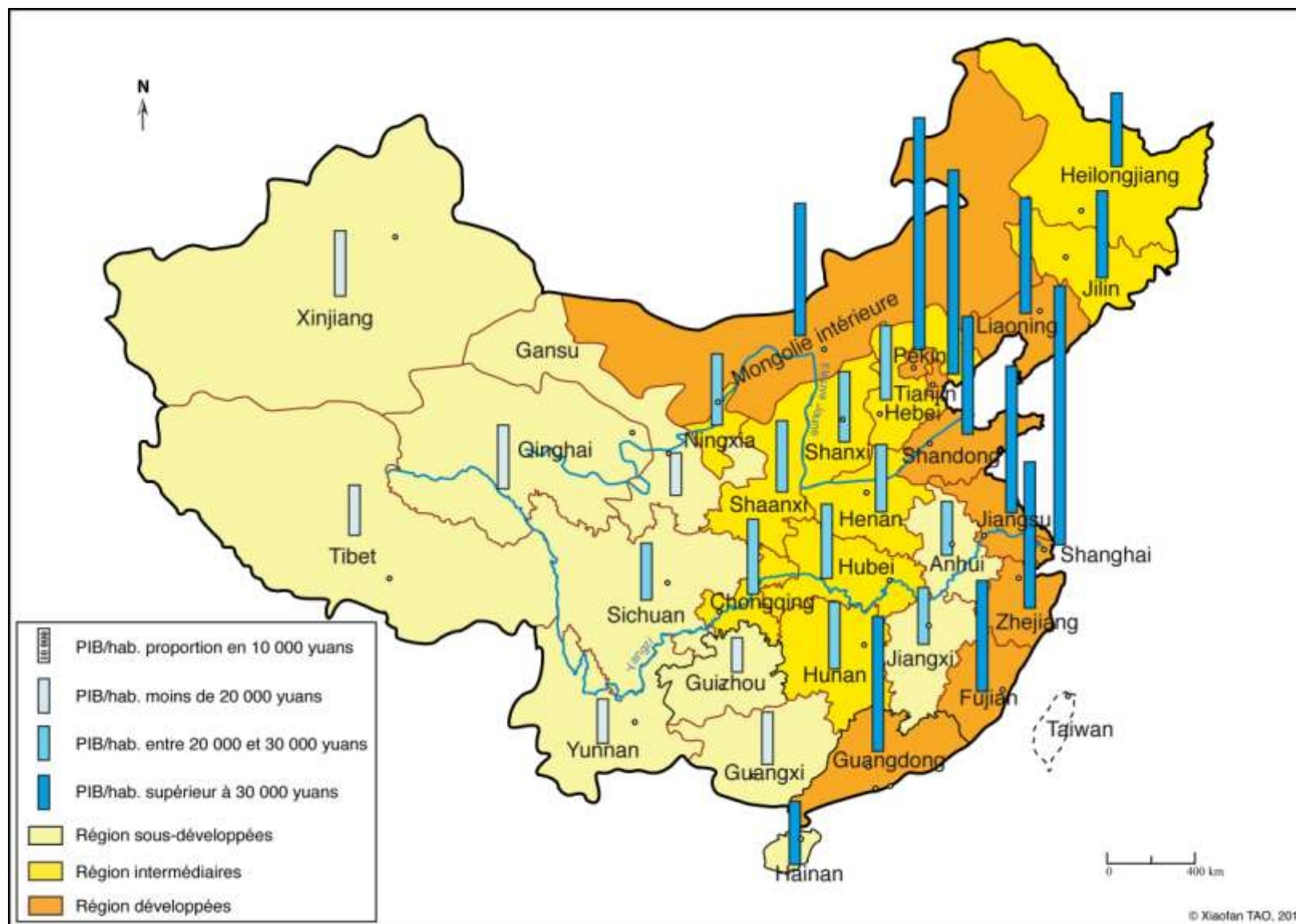
Graphique 1 : L'évolution des disparités régionales en Chine entre 1978 et 2000



Source : *Zhongguo tongji nianjian huibian* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010

Note : la rupture des diagrammes sur le graphique est due à l'absence de statistiques pour certaines années.

Carte 1 : La répartition des disparités régionales en Chine en 2009
(selon l'indice du PIB par habitant)



Source : *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de la Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

Depuis les années 1990, ces disparités font l'objet d'études poussées de la part de chercheurs venant d'horizons très différents. Le champ de ces études est vaste et permet d'embrasser de nombreux aspects de la Chine moderne et contemporaine : la nature du régime politique, la croissance économique, la vie sociale, la répartition des ressources naturelles et les enjeux écologiques. Les résultats de ces études⁶ ont fait naître de vives inquiétudes quant aux conséquences découlant de ces disparités. Depuis 1994, le «Rapport sur le développement humain» publié par le Pnud (Programme des Nations unies pour le développement) fait figurer la Chine parmi les quatre pays au monde où les écarts en terme de disparité régionale sont les plus forts⁷. Le coefficient de Gini⁸, qui est un critère économique important pour analyser l'inégalité de la distribution des richesses dans une société donnée, fait apparaître que la Chine, depuis 1994, a franchi en la matière la côte d'alerte internationale. L'ONU (Organisation des nations unies) a ainsi conseillé au gouvernement chinois d'être prudent sur cette question et d'entamer des démarches pour diminuer ces disparités. Aujourd'hui, face à l'aggravation des inégalités économiques, le gouvernement central doit prendre des mesures de contrôle efficaces, sans quoi il serait susceptible de mettre en danger la stabilité sociale du pays.

Le développement économique, inégal selon les régions contribue à accentuer les disparités géographiques. Actuellement, ces disparités géographiques mises en relief par l'intensification des activités industrielles, la concentration de la vie urbaine et la macro-distribution de la force productive (*hongguan shengchanli fenpei*)⁹, sont devenues des particularités représentatives pour révéler le caractère du territoire chinois. Pour les géographes, les différents types d'inégalités spatiales permettent de dégager des critères (investissement, industrie, ville, revenu, flux, réseau, système de protection sociale, etc.) pour se livrer à une étude du territoire de la Chine, à travers l'approche de la géographie régionale. Voici l'hypothèse qui sous-tend cette approche : depuis l'abandon du régime de l'économie

⁶ Nous citons ici trois ouvrages des années 1990 qui ont sonné l'alerte quant aux répercussions des disparités économiques et géographiques sur le pays : 1) TAN Chenglin, *Zhongguo quyu jingji chayu yanjiu* [Recherche des disparités économiques régionales en Chine], Pékin, Zhongguo jingji chubanshe, 1997, 221 pages ; 2) HU Angan, *Zhongguo diqu chaju baogao* [Le rapport des disparités régionales en Chine], 2^e édition, Shenyang, Liaoning renmin chubanshe, 1997, 539 pages ; 3) WANG Shaoguang et HU Angan, *Bupingheng fazhan de zhengzhi jingjixue* [L'économie politique et le développement d'équilibre], Pékin, Zhongguo jihua chubanshe, 1999, 258 pages.

⁷ Les trois autres pays sont le Brésil, le Nigeria et l'Égypte.

⁸ Le coefficient de Gini est une mesure du degré d'inégalité en matière de la distribution des revenus dans une société donnée. Représenté par un diagramme en courbe à partir des parts cumulées de la population et du revenu, il est composé d'une échelle variant de 0 à 1, où 0 signifie l'égalité parfaite et 1 signifie l'inégalité totale.

⁹ La macro-distribution de la force productive (*hongguan shengchanli fenpei*) représente une stratégie de développement économique qui incite à l'accélération du développement des régions côtières les plus riches et à la création de pôles de développement.

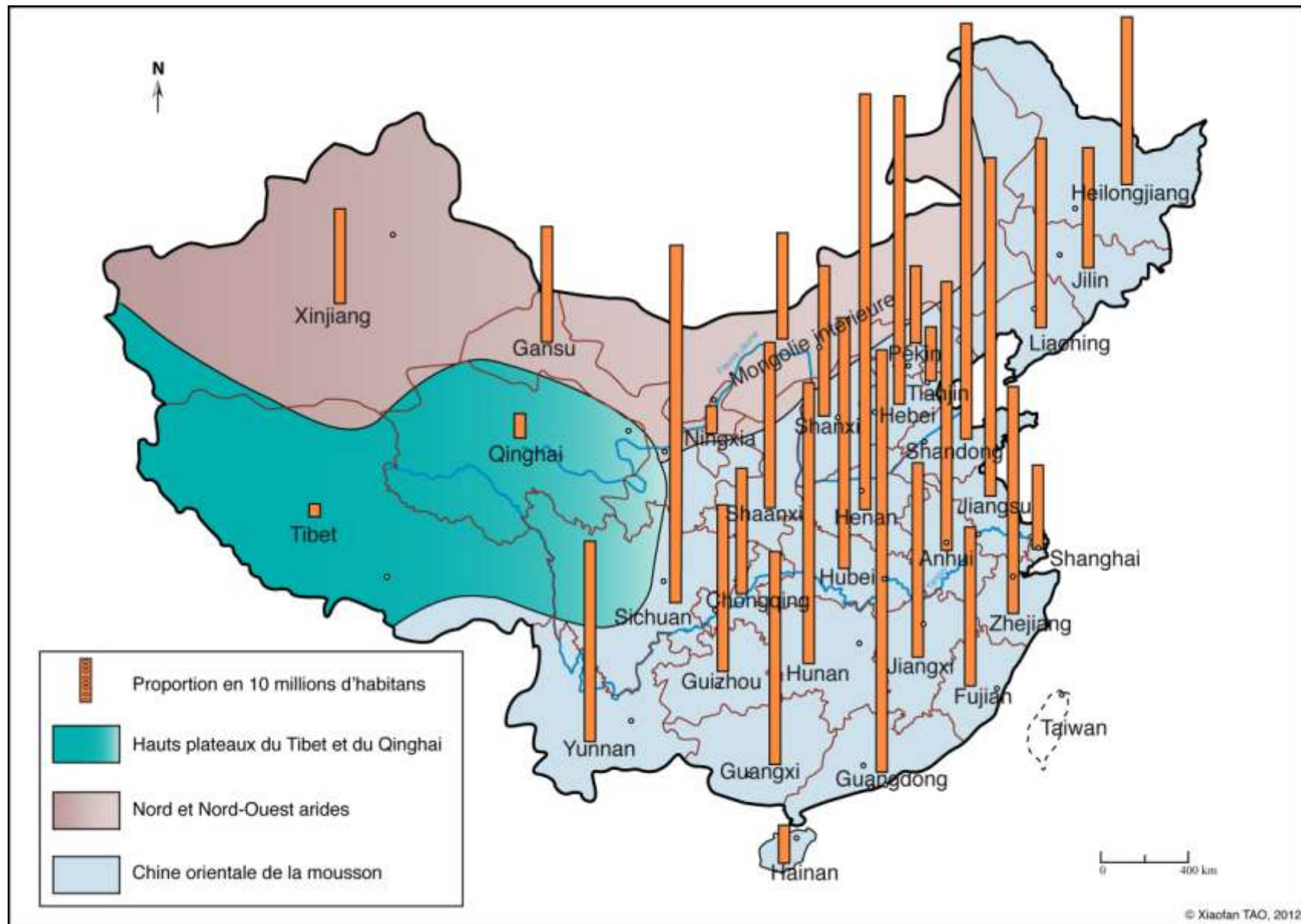
planifiée par l'État en 1978, les instances du Parti communiste ont beaucoup moins d'emprise et de marge de manœuvre en matière économique. Dans la mesure où la Chine subit de plein fouet l'influence de la mondialisation, il est plus difficile de recourir à la régularisation du développement par la politique de contrôle des prix et la redistribution des ressources. De ce fait, les disparités géographiques, qui se traduisent par la répartition déséquilibrée des activités économiques et des populations, sont à la fois une cause de la recomposition territoriale face aux inégalités des revenus et de la stratification sociale, et une conséquence qui émerge des divers phénomènes territoriaux de «concentration» et «dessalement», révélateurs des nombreux problèmes de développement déséquilibré suite à la réforme économique.

Concrètement, en Chine, les disparités géographiques proviennent non seulement du processus de la modernisation et de la redistribution des forces productives, mais elles sont aussi liées à quatre autres éléments fondamentaux : la géographie physique, la localisation d'une ville, l'évolution historique de la société, ainsi que l'orientation du régime politique.

1) Les conditions physiographiques

Bien que la géographie du XX^e siècle se soit détachée de la doctrine du «déterminisme environnemental», les impacts de la topographie, de l'hydrographie et de la climatologie sur la surface terrestre ne peuvent pas toujours être négligés. Le climat extrême, les catastrophes naturelles récurrentes (séisme, dérivation du fleuve, par exemple) suscitent encore la stagnation économique de certaines régions, tandis que d'autres régions sont devenues des zones économiques importantes grâce à la fertilité du sol et à des conditions climatiques et topographiques favorables (les deltas, les plaines en sont de bons exemples).

Carte 2 : Le découpage de la Chine en trois zonages climatiques et la répartition de la population en 2009



Source : *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de la Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

En Chine, la répartition de la population et l'implantation des activités économiques épousent le découpage traditionnel du pays en trois grandes zones géographiques : un Nord et un Nord-Ouest arides, les hauts plateaux du Tibet et du Qinghai, et enfin la Chine orientale de la mousson¹⁰. Cette distinction met en évidence un gradient physique sud-est / nord-ouest¹¹ et révèle que les variations de la physiographie conditionnent l'ancrage actuel des disparités territoriales chinoises (carte 2). De même, la répartition régionale des ressources naturelles (les plus importantes étant les ressources minières, l'énergie, l'eau et les terres labourables) a considérablement joué sur l'accentuation des disparités géographiques pendant la période initiale de l'industrialisation. Aujourd'hui, grâce à l'amélioration du réseau des transports, l'intensification des transactions commerciales et le développement des technologies, les échanges matériels inter-régionaux deviennent fréquents et permettent de soutenir le développement des régions en pénurie de ressources naturelles. Le critère du « déterminisme environnemental » a tendance à être laissé de côté

2) L'importance de la localisation

La notion de localisation transmet une double idée. Elle renvoie, d'une part, à un facteur naturel et, d'autre part, à un facteur humain émanant de la stratégie géopolitique et géoéconomique empirique. Les disparités régionales développées en Chine dès le XIX^e siècle sont fortement marquées par la proximité ou non de la mer. Fréquemment, les régions littorales et leur espace attenant ont plus d'occasions de développement, par rapport aux régions continentales, de participer à la concurrence internationale et aux activités de l'économie moderne, et ainsi de devenir le cœur-région de l'ensemble du territoire. Sur un espace étendu, le cœur-région s'engage à travers un mouvement centripète à structurer un espace où se concentrent la population, la richesse, la technologie et l'information en permettant d'attirer plus d'investissement et de main-œuvre par rapport à la périphérie.

3) Les facteurs historiques

Les disparités régionales sont souvent en partie un héritage historique. Les régions les plus développées possèdent depuis longtemps des qualités mises en avant : infrastructures en bon état, techniques avancées, cultures précoces et pouvoir politique prépondérant. Ces divers facteurs peuvent en général être consolidés de génération en génération et jouer un rôle

¹⁰ Classement de l'Académie des sciences de Chine en 1977. Source : ZHAO Ji, *Zhongguo ziran dili* [La géographie physique de la Chine], Pékin, Gaodeng jiaoyu chubanshe, 1995, p. 15.

¹¹ LARIVIERE Jean-Pierre et MARCHAND Jean-Pierre, *Géographie de la Chine*, Paris, Armand Colin, 1999, pp. 11-29.

considérable dans l'avenir pour faire face à la concurrence. Le statut d'une ville dans le passé, – a-t-elle été ou non une capitale du pays (ou de la région) –, et les caractères culturels d'une population donnée, sont des éléments incontournables pour comprendre les différents degrés de compétition entre les régions.

4) L'impact du régime politique

Deux mille deux cent quarante ans de régime impérial ont apporté à la Chine l'héritage d'un régime politique traditionnellement centralisé. Aujourd'hui, cette influence n'est pas caduque : le régime politique chinois actuel fonctionne selon un système de front unique, au sein duquel coexistent le parti dominant (Parti communiste) et ses alliés politiques¹². Ce front, fonctionnant sur le mode de la coopération multipartite et de la consultation politique sous la direction du Parti communiste, pérennise la pratique d'un exercice du pouvoir centralisé. On constate que les principaux inconvénients rencontrés par le régime communiste dans la mise en œuvre de son programme, depuis soixante ans, sont conditionnés par cette tradition d'un pouvoir extrêmement centralisé. Cela renvoie donc non seulement à la forme institutionnelle du pouvoir, mais aussi à la pratique de l'organisation du territoire découlant de cette forme institutionnelle : l'organisation administrative (tant pour le gouvernement que pour les entreprises publiques), les institutions financières et les recettes fiscales notamment.

Les trois types de disparités géographiques en Chine

Pour la géographie du XXI^e siècle, la nature et l'évolution des disparités spatiales au cours des étapes du développement sont des questions d'importance, et elles sont appréhendées par différents courants d'analyse en géographie régionale¹³. À travers ces courants d'analyse, dans le cadre de nos recherches sur les disparités géographiques en Chine, nous distinguerons trois modèles de dispositions spatiales, ainsi que trois types de relations qui s'imbriquent.

¹² Le système chinois de coopération multipartite regroupe le Parti communiste chinois (PCC) et les huit partis démocratiques. Les huit partis démocratiques désignent le Comité révolutionnaire du Guomindang de Chine, la Ligue démocratique de Chine, l'Association pour la construction démocratique de la Chine, l'Association chinoise pour la démocratie, le Parti démocratique paysan et ouvrier de Chine, le Zhigongdang de Chine, la Société Jiusan et la Ligue pour l'autonomie démocratique de Taiwan.

¹³ Dans le domaine de la géographie économique, les principaux courants d'analyse de la recherche portant sur la géographie régionale contemporaine en Chine sont : la théorie systémique, la théorie de la gestion scientifique, la théorie de la micro et macro-économie, la théorie de l'économie comportementale, la théorie de la relation des humains avec la nature, la théorie de la localisation. Source : LIU Shengjia, *Dilixue sixiangshi* [La pensée géographique], Wuhan, Huazhong shifandaxue chubanshe, 1990, p. 42.

1) Les dispositions de «concentration » et de «desserrement » des forces productives stimulent le modèle de développement «littoral / intérieur »

Depuis l'époque impériale, il découle de l'étendue du territoire chinois des difficultés pour l'organisation de l'espace et l'implantation du centre de développement a souvent varié au cours de l'histoire¹⁴. Avant l'ère industrielle, le niveau de développement d'une région était strictement lié à la disposition des ressources naturelles, aux moyens de transports, aux mouvements migratoires et à la fréquence des guerres. Aujourd'hui, ces critères continuent à jouer un rôle crucial. La Chine doit faire face, d'un côté, à l'inégalité spatiale issue de l'héritage du passé et à la variété des milieux et, de l'autre côté, à un développement territorial qui est souvent induit par l'oscillation de l'orientation de la politique mise en place. Il est donc nécessaire qu'à l'intérieur du processus de modernisation, le traitement et l'ajustement des politiques visent à s'interroger sur le dilemme entre l'équité spatiale et la croissance économique. La Chine a enduré une instabilité d'implantation du centre de développement, entre le littoral et l'intérieur, durant son époque contemporaine. Le renforcement des activités économiques sur la côte – une première tentative a lieu pendant la deuxième moitié du XIX^e siècle, puis une seconde depuis les années 1980 – entraîne un mouvement socio-économique centripète, tandis que la délocalisation des équipements et la redistribution des forces productives vers l'intérieur (durant la période maoïste) permettent de réduire l'inégalité spatiale et conditionnent une déconcentration industrielle, ainsi que la dispersion de la force productive. Le développement littoral produit une concentration, tandis que le développement des régions intérieures entraîne un desserrement.

2) Le rapport entre espace «urbain » et «rural » provoque une dualité économique et sociale

Les inégalités ville / campagne sont présentes aujourd'hui dans tous les pays en voie de développement. En Chine, la politique rurale mise en place pendant les trente premières années par le communisme n'a fait qu'accroître la dichotomie entre les villes chinoises et le monde rural¹⁵. La volonté de l'État de privilégier l'industrie au détriment de l'agriculture a renforcé l'opposition des structures socio-économiques urbaines et rurales. Il en est résulté une rupture profonde entre ces deux mondes, au niveau par exemple des conditions de vie, de

¹⁴ Durant l'histoire de la Chine, l'implantation du centre de développement a fluctué entre la Chine du Nord (bassin du fleuve Jaune) et la Chine du Sud (bassin du Yangzi) ; ou entre la Chine intérieure et la Chine littorale.

¹⁵ SANJUAN Thierry, «Mutation des rapports ville-campagne et mégapoles asiatiques : le delta de la Rivière des Perles », in Jean-Louis Chaléard et Alain Dubresson, dir., *Villes et campagnes dans les pays du Sud : géographie des relations*, Paris, Karthala, 1999, p. 241.

la croissance économique, du système de protection sociale. Pendant les années 1980, la mise en place de la nouvelle politique de développement urbain et la libre circulation des moyens de production du fait de l'exode rural aggravent l'écart ville / campagne. Les répercussions sont considérables et pèsent très lourdement aujourd'hui encore. Les problèmes socio-économiques liés à la disparité ville / campagne restent les principaux défis auxquels doit faire face l'aménagement du territoire en Chine.

3) La décentralisation économique qui permet à la « collectivité locale » d'être relativement détachée du contrôle économique de l'« État central » engendre le pluralisme de l'« économie de circonscription ».

En Chine, il existe un type de disparité économique apparu au niveau intra-provincial, strictement liée au fonctionnement économique de l'autorité locale. Ce fonctionnement propre à la Chine porte le nom d'« économie de la circonscription » (*xingzhengqu jingji*)¹⁶. Cette spécificité est un produit du régime politique dû au passage de transition d'un système d'économie planifiée à une économie de marché. À titre d'exemple, dans la province du Sichuan, nous constatons une coexistence de districts riches et pauvres. Le district de Shuangliu se positionne au 44^e rang parmi les cent plus riches districts chinois du pays, tandis que le district de Fushun, à 270 km au sud de Shuangliu, est l'un des districts les plus pauvres de la Chine. L'apparition d'une forte disparité économique dans une province est due aux nombreux freins procédant de la coopération gouvernementale, tels que le protectionnisme local, la concurrence inégale, le dysfonctionnement de la participation intégrée.

Parmi ces trois formes de disparités géographiques, l'opposition littoral / intérieur est née avant les deux autres à la fin de l'époque impériale au XIX^e siècle. La dichotomie ville / campagne et l'affrontement économique entre les collectivités locales sont apparus progressivement dès le début des années 1950. Depuis la fondation de la République populaire de Chine, les stratégies territoriales que l'État a adoptées, qu'elles soient rattachées à l'économie planifiée ou libérale, ont pour but d'accélérer la croissance économique, alors même que les résultats ne sont pas tous satisfaisants. Le processus de redistribution économique entraîne une réactualisation du dilemme entre le développement économique et l'équité spatiale. Face à cet enjeu se pose la question suivante : le modèle de développement territorial que la Chine poursuit actuellement permet-il de stabiliser les disparités

¹⁶ LIU Junde, *Zhongguo zhengqu dili* [La géographie de la division administrative en Chine], Pékin, kexue chubanshe, 2007, 324 pages.

géographiques existantes ou au contraire les aggrave-t-il ? Fruit de la réforme économique, la nouvelle conception spatiale fait naître des discours et critiques sur la mise en place de la politique de développement en Chine.

Les principaux effets liés aux disparités géographiques

La disparité géographique n'est pas un phénomène exceptionnel que la Chine subit péniblement de manière isolée, elle se retrouve également dans d'autres pays développés. En France, paraît en 1947, un ouvrage intitulé *Paris et le désert français*¹⁷ qui contribue à expliquer la macrocéphalie parisienne ; les États-Unis offrent un autre exemple de l'actualité de ce phénomène, avec la notion de « la périphérie est au centre »¹⁸. À l'échelle planétaire, les disparités entre pays du Nord et du Sud illustrent l'opposition « centre / périphérie » à travers divers affrontements économiques et géopolitiques¹⁹. Par conséquent, les recherches sur l'équité spatiale occupent une place importante dans les milieux scientifiques et politiques. Le fait que la disparité géographique attire autant l'attention est lié à sa spécificité et aux aspects suivants :

1) Les caractéristiques géo-économiques des disparités régionales

Les disparités géographiques sont une autre manière de démontrer les caractéristiques économiques d'un territoire donné. Elles relèvent d'une problématique liée à l'hétérogénéité de la croissance économique selon les régions. L'étude de l'économie spatiale est l'approche principale pour comprendre l'origine des disparités géographiques. Elle s'attache à en prendre en compte plusieurs aspects : son évolution, sa structure, l'impact des activités humaines, ainsi que les facteurs de stimulation de la croissance²⁰. L'introduction de l'économie spatiale dans la géographie permet de mieux appréhender les modèles d'organisation de l'espace et de révéler les relations que les hommes entretiennent avec leur espace vécu²¹.

¹⁷ GRAVIER Jean-François, *Paris et le désert français : décentralisation, équipement, population*, Paris, le Portulan, 1947, 418 pages.

¹⁸ Blays Pierre, *Géographie des États-Unis*, Paris, Larousse, 1976, 255 pages.

¹⁹ REYNAUD Alain, « la Chine ou le "grand dragon" », in Jean Domingo, Alain Gauthier et Alain Reynaud, dir., *L'Espace Asie-Pacifique*, Paris, Bréal, 1997, pp. 173-194.

²⁰ HU Angan, *Zhongguo diqu chaju baogao* [Rapport sur les disparités régionales en Chine], 2^e édition, Shenyang, Liaoning renmin chubanshe, 1997, pp. 26-48.

²¹ La notion d'« espace vécu » a été créée et expliquée par Armand Frémont dans *La région, espace vécu*, paru en 1976. Elle découle de la pratique qu'en a l'usager ou l'habitant et de la représentation qu'il s'en fait. Dans le cadre de notre recherche, la région est une échelle propice à l'appréhension de la notion d'espace vécu. En effet, elle fait figure d'intermédiaire entre l'espace quotidien, familial et familier et des horizons plus lointains, imaginés et idéalisés. Source : FREMONT Armand, *La région, espace vécu : Médanges offerts à A. Meynier*, Rennes, P.U.B., 1972, pp. 663-678.

L'inégalité du développement est avant tout une question de répartition économique. Depuis le XVIII^e siècle, l'introduction de l'approche économique dans la géographie permet de mener des études sur la question. L'analyse de l'influence des lieux d'implantation sur les fluctuations de l'économie donne naissance aux études sur les localisations productives de l'espace. Avec pour point de départ la recherche sur les localisations agricoles de J. H. Von Thünen, qui analyse l'impact des coûts de transport sur la localisation des productions agricoles autour des marchés (1826-1851)²², l'étude des localisations productives de l'espace a rapidement renouvelées théories dans la première moitié du XX^e siècle, à travers les études d'Alfred Weber qui explore les localisations industrielles (1909)²³ ; les recherches d'August Lösch (1938)²⁴ et de Walter Christaller (1933)²⁵ qui analysent les activités de service et celles de W. Roscher qui s'interroge sur les marchés (1940)²⁶.

À partir des années 1950, la «Nouvelle Géographie»²⁷, qui s'inspire des règles de l'économie spatiale, adopte les méthodes de l'analyse mathématique et statistique, l'analyse hypothéico-déductive, la démarche anticipative (économie) et l'analyse équilibrée, visant à établir des «lois» spatiales (science nomothétique) et mettre en lumière les régularités et ressemblances ou les discontinuités entre les espaces. Avec le développement de l'« économie behavioral » (1950-1990)²⁸, l'introduction de l'« économie politique marxiste » dans le «structuralisme» (1960-1970)²⁹, la clarification de la «théorie des systèmes» (1960-1970)³⁰,

²² THÜNEN Johann Heinrich von, *Recherches sur l'influence que le prix des grains, la richesse du sol et les impôts exercent sur les systèmes de culture* (traduit de l'allemand par M. Jules Laverrière), Paris, Guillaumet et Cie Librairies, 1851, 290 pages.

²³ WEBER Alfred, *The theory of industrial location* (traduction en chinois par Li Jiangang), Shanghai, Shangwu yinshuguan, 2010, 252 pages.

²⁴ LÖSCH August, *The Economics of Location*, Newhaven, Yale University Press, 1954, 520 pages.

²⁵ CHRISTALLER Walter, *Les lieux centraux en Allemagne du Sud. Une recherche economico-géographique sur la régularité de la diffusion et du développement de l'habitat urbain*, (1933), Traduction de Mandana Covindassamy et G aldine Djament, *Cybergeo : European Journal of Geography [En ligne], Epistémologie, Histoire de la Géographie, Didactique, document 300*, mis en ligne le 26 janvier 2005, consulté le 01 décembre 2009. URL : <http://cybergeo.revues.org/3198>.

²⁶ LIU Shengjia, *Dilixue sixiangshi* [La pensée géographique], Wuhan, Huazhong shifandaxue chubanshe, 1990, pp. 85-88.

²⁷ La Nouvelle Géographie économique s'appuie sur les apports des travaux de l'économiste Paul Krugman menés dans les années 1980 en matière d'analyse des échanges internationaux. Elle considère l'implantation des activités économiques dans l'espace comme le résultat d'une confrontation complexe entre des forces centrifuges qui conduisent à une dispersion des activités économiques et des forces centripètes qui sont à l'origine de l'agglomération spatiale de ces activités.

²⁸ L' conomie comportementale est un champ de la science économique qui étudie le comportement des êtres humains dans des situations économiques données. L'un des principaux objectifs de l'économie comportementale est notamment de décrire et d'expliquer pourquoi, dans certaines situations, les êtres humains adoptent un comportement qui peut sembler paradoxal ou non rationnel, c'est- dire contraire à ce que prédirait la théorie de l'*Homo  conomicus*. Source : Marc Willinger et Nicolas Eber, *L' conomie expérimentale*, Paris, La Découverte, 2005, 123 pages.

²⁹ Le structuralisme est un courant des sciences humaines qui s'inspire du modèle linguistique et appréhende la réalité sociale comme un ensemble formel de relations.

³⁰ SANDERS Lena, *Système de villes et synergétique*, Paris, Economica, 1992, 274 pages.

ainsi que la prise en compte de l'« économie de la concurrence imparfaite » (1990)³¹, une nouvelle méthodologie de recherche, accentuant le lien entre géographie et économie, et visant les inégalités spatiales, voit le jour : François Perroux (1955)³² et Jacques-R. Boudeville (1961)³³ ont développé la théorie de la « croissance polarisée » ; Edward Ullman fait avancer les études de la structure du centre / périphérie (1958)³⁴ et J. G. Williamson a inventé la théorie de « courbe en U inversé » (1965)³⁵. Cette dernière série de recherches sur l'organisation structurelle et les hétérogénéités spatiales révèle l'importance de l'analyse de situation et de relation. Dorénavant, ce que la géographie économique recherche, notamment pour l'espace du tiers monde, c'est à expliquer deux principes : l'inégalité spatiale d'une part, qui renvoie au fait que l'espace est différencié et que certains lieux sont plus favorables à certaines activités ; et d'autre part, son ancrage dans la durée, car il est difficile de concilier l'égalité spatiale avec une finalité de développement équilibré.

Aussi l'économie spatiale est-elle devenue le pivot du débat multidisciplinaire au moment où les divers domaines de recherches se croisent dans l'espace en visant l'analyse de l'inégalité spatiale. En Chine, influencée par la vague de la Nouvelle Géographie, un débat portant sur le choix d'un développement équilibré ou déséquilibré est largement répandu parmi les chercheurs, ce qui permet d'explorer une nouvelle voie de développement économique qui s'adapterait à la Chine.

³¹ Développé par la Britannique J. V. Robinson (*The Economics of imperfect competition*, 1933), l'idée de base de la concurrence imparfaite décrite par Joan Robinson est que, loin d'être l'état normal de l'économie, la concurrence est une situation limite, en pratique inaccessible.

³² PERROUX François, « Note sur la notion de pôle de croissance », *Économie Appliquée*, no. 1-2, 1955, pp. 307-320 ; « Les investissements multinationaux et l'analyse des pôles de développement et des pôles d'intégration », *Revue Tiers-Monde*, tome 9, no. 34, 1963, pp. 239-265 ; *Economic space : theory and applications. Quarterly Journal of Economics*, vol. 64, no. 1, 1950, pp. 89-104 ; *The pole of developments new place in a general theory of economic activity*, in HIGGINS, B. et SAVOIE, D. J., dir., *Regional economic development : essays in honour of François Perroux*, Londres, Unwin Hyman, 1988.

³³ BOUDEVILLE Jacques R. *Aménagement du territoire et polarisation*, Paris, Éd. M.-Th. Génin, 1972, 280 pages.

³⁴ ULLMAN Edward L., « Geography as Spatial Interaction », in BOYCE Ronald R., dir., *Interregional Linkages (Proceedings of the Western Committee on Regional Economic Analysis)*, Seattle / Londres, University of Washington Press, pp. 63-71.

³⁵ Selon J. G. Williamson (1965), il serait possible de repérer un cycle selon lequel aux premières phases toujours polarisées du développement d'un pays succéderait une phase continue de réduction des inégalités sociales et d'accentuation des inégalités territoriales. La logique temporelle avalise un processus de polarisation-dépolarisation, orchestré par l'existence de mécanismes de forte diffusion, voire dés-économies d'agglomération. Selon lui, la relation entre le revenu national *per capita* et le niveau des disparités régionales peut être représentée par une courbe en cloche. (d'après A. Trachen [1985]), in CARLUER Frédéric, *Pouvoir économique et espace. Analyse de la divergence régionale*, Paris, L'Harmattan, 2004, p. 39.

2) Les caractéristiques sociogéographiques de l'inégalité spatiale

L'espace est un produit social modelé par les activités des hommes ; cette thématique a été développée par plusieurs chercheurs comme Henri Lefebvre³⁶ (1974). Un des principaux objectifs de la géographie humaine est effectivement de s'interroger sur les effets des activités sociales sur la surface terrestre, ce qui révèle le lien entre activités économiques et espaces environnants. Les dynamiques humaines présentent à la fois les caractéristiques historiques et culturelles de la société ainsi que les attributs sociaux influencés par le milieu environnemental et les activités économiques³⁷. Savoir s'il est nécessaire d'inscrire la force productive et les rapports de production en tant qu'objectif principal de la recherche en géographie constitue une problématique controversée³⁸. Celle-ci révèle éloquentement que l'étude de la géographie est empreinte d'une profonde connotation sociale.

Après la Seconde Guerre mondiale et l'effondrement du bloc de l'Est, la diffusion de l'économie de marché et la généralisation de la mondialisation sont devenues des phénomènes courants. Aujourd'hui la croissance économique s'accompagne de la répartition inégale des richesses, des ressources, des pouvoirs politiques et des droits sociaux, et même si l'économie mondiale dans l'ensemble tend à un développement propice pour la plupart des pays, de nombreux problèmes sociaux éclatent tels que la différenciation des revenus, la stratification sociale, le chômage, l'intensité de la paupérisation et la marginalisation des groupes vulnérables (personnes âgées, chômeurs, handicapés, etc.). Notamment, dans les pays en voie de développement, l'accélération économique engendre plus facilement une répartition sociale inégale.

Ainsi, en Chine, les stratégies de développement de l'ère communiste (1950-1976) ont provoqué un dualisme ville / campagne, à travers les inégalités entre monde urbain et monde rural, une différence de niveau d'infrastructure que trahissent un écart de revenus des habitants et un système de protection sociale inégal. La réforme économique déclenchée dès 1978 et l'accession à l'OMC (Organisation mondiale du commerce) en 2001 apportent à la Chine, d'une manière négative, une différenciation sociale plus intense. Dès le début des années 1990, la société chinoise a vu, d'un côté, apparaître dans les grandes villes un nouveau genre de classe sociale dite « classe moyenne » ; et, d'un autre côté, dans l'ensemble du pays un groupe vulnérable important représenté par les paysans des régions sous-développées, les

³⁶ LEFEBVRE Henri, *La production de l'espace*, 4^e édition, Paris, Economica, 2000, 512 pages.

³⁷ CHIVALLON Christine, « Une vision de la géographie sociale et culturelle en France », *Annales de géographie*, no. 634, 2003, pp. 646-657.

³⁸ LEFEBVRE, Henri, « Space: Social Product and Use Value », in Freiberg J. W., dir., *Critical Sociology : European Perspective*, New York, Irvington, 1979, pp. 285-295.

chômeurs urbains et les migrants de type *mingong* (travailleurs migrants venus du monde rural). L'inégalité spatiale n'est pas seulement une question économique, mais aussi un problème conçu comme une réalité sociale.

Cependant, concilier la poursuite de la croissance économique et de la répartition équitable de la société représente un défi paradoxal : la croissance économique provoque inévitablement l'inégalité sociale, tandis que la poursuite de l'équité spatiale suscite le ralentissement de l'économie. Or le but du développement ne vise pas volontairement au détriment de l'une ou de l'autre. Il faudrait retrouver un point d'équilibre, bien que l'existence de ce dernier soit quasi illusoire.

3) L'inégalité spatiale et les caractéristiques de la politique territoriale

La disparité géographique a aussi un lien fort avec le choix opéré s'agissant de la politique territoriale. Souvent, l'adoption de politiques de développement et de systèmes institutionnels par un gouvernement (la volonté d'écarter, le choix de privilégier l'investissement dans une région donnée), permet d'identifier le modèle de développement du pays. Ces choix peuvent tendre à aggraver ou diminuer les inégalités spatiales. Réciproquement, les inégalités spatiales sont connues pour leurs effets redoutables en matière de conflits politiques. Elles peuvent aussi susciter des effets négatifs sur la stabilisation du pays et entraîner une fragmentation de la cohésion des nations.

Les leçons de l'histoire nous apprennent que la disparité régionale, lorsqu'elle est trop forte, provoque la déstabilisation de la société, et simultanément, lorsqu'elle se conjugue à des problèmes ethniques, religieux et linguistiques, cela peut même déclencher une crise politique majeure. Plusieurs exemples sont apparus dans le monde : les conflits régionaux du Pendjab en Inde, du Québec au Canada, de la Lombardie en Italie³⁹. L'effondrement de l'URSS (Union des républiques socialistes soviétiques) et de la Yougoslavie est là aussi lié à une politique de ségrégation territoriale envers les ethnies et l'aggravation de la disparité régionale entre les entités des républiques fédérées⁴⁰.

En Chine, certaines émeutes à l'échelle locale qui ont lieu ces dernières années dans les régions intérieures (Henan, Xinjiang et Tibet) expriment les mécontentements des habitants des régions enclavées. Ces derniers accusent le gouvernement d'être incapable de contrôler les inégalités sociales, et y voient la source du sous-développement de leur région et de leurs

³⁹ WARKOVIC Bookman Milica, *The Political Economy of Discontinuous Development : Regional Disparities and Inter-Regional Conflict*, New York, Praeger, 1991, p. 2 et pp. 27-33.

⁴⁰ *Ibid.*

faibles revenus par rapport aux habitants des régions littorales. Quant aux habitants des régions développées, ils considèrent que celles-ci occupant la place de pivot de l'économie nationale, l'octroi de subventions aux régions pauvres par l'intermédiaire de l'État conduirait à un transfert financier inégal. C'est pour cette raison qu'initialement la municipalité de Shanghai s'était opposé au projet de la construction du barrage des Trois Gorges : il lui semblait inutile de financer un barrage dont elle recueillerait plus d'inconvénients que d'avantages⁴¹.

En Chine, après l'arrivée au pouvoir du Parti communiste en 1949, les politiques territoriales élaborées par l'État central jouent un rôle déterminant pour l'implantation de l'industrie et la distribution de l'espace. Pendant ces soixante dernières années, la politique de développement menée sur le territoire chinois provoque un cycle d'oscillations entre accroissement et abaissement des inégalités spatiales. On observe une tentative de rééquilibrage territorial entre 1964 et 1976 avec la mise en place d'une politique de la « troisième ligne de défense » (*sanxian jianshe*) ; puis durant les années 1980 à 1990 un développement qui donne la priorité aux régions littorales (*yanhai fazhan zhanlue*) ; et enfin dès 2000 jusqu'à nos jours, un retour de la prise de conscience de l'importance du rééquilibrage territorial grâce à la politique du développement de la Chine de l'Ouest (*xibu dakaifa*).

Les disparités géographiques chinoises soulignent visiblement l'écart quantitatif de l'économie en matière de revenus, emplois, éducation, mouvement migratoire. Ceci est lié au régime politique chinois actuel. Comme la Chine préserve la structure de centralisation du pouvoir, la concurrence entre les instances communistes et les autres acteurs politiques qui ont moins de pouvoir est quasi nulle. La différenciation spatiale est souvent masquée par le discours politique, qui tend à propager, au moyen d'une vulgarisation du patriotisme, l'idéologie d'un développement unanime. En réalité, l'impact du pouvoir est direct en ce qu'il fait des choix différenciés selon les régions, en matière de développement : la région privilégiée par les stratégies politiques dispose de plus d'avantages quant aux ressources, technologies, investissements. De plus, une région développée comme Shanghai perçoit plus d'impôts qu'une région sous-développée ; elle entretient une relation plus intime avec le pouvoir central et obtient plus de poids économique et de marge de manœuvre pour la mise en concurrence territoriale.

⁴¹ SANJUAN Thierry et BEREAU Rémi, « Le barrage des Trois Gorges – entre pouvoir d'État, gigantisme technique et incidences régionales », in Yves LACOSTE, dir., « Géopolitique de l'eau », Paris, Hérodote, no. 102, 2001, pp. 19-56.

Le bassin du Yangzi : un laboratoire pour l'aménagement du territoire chinois

Face au défi démographique et aux mutations accélérées de l'économie, le problème de l'eau, par ses «débordements» (inondations régulières) comme par sa rareté (pénurie d'eau dans le nord du pays), constitue un des nœuds cruciaux du débat sur le développement de la Chine. Au-delà du problème fondamental de l'eau, les contraintes liées au cours d'eau sont complexifiées par des éléments tels que l'héritage culturel, le système social, le régime politique, le développement urbain, et accompagnent d'une manière parfois irréversible, les changements de territoires et l'organisation de l'espace. Dans ce contexte, l'État chinois tend à aménager les grands bassins hydrographiques où se croisent ces diverses problématiques en tant que potentialités d'un nouveau mode de développement pour le rééquilibrage territorial.

Après les événements de la place Tian'anmen de 1989⁴², l'État chinois a pris conscience qu'une croissance économique mal distribuée sur le territoire pourrait lui valoir des conséquences politiques néfastes. Réduire l'inégalité spatiale est ainsi devenu l'un des objectifs nécessaires pour la stabilité sociale et le développement du pays. Cet objectif a été visé par la planification nationale du développement chinois depuis le VIII^e Plan quinquennal (1991-1995) et des stratégies de développement à l'échelle régionale en vue d'améliorer le niveau de vie des régions intérieures ont été lancées. Du VIII^e Plan quinquennal⁴³ au XII^e Plan quinquennal (2011-2015)⁴⁴, le double axe d'implantation de la force productive du pays sur la côte Est et sur le corridor économique du Yangzi⁴⁵, conforté par la politique de macro-développement national (*hongguan fazhan*), est programmé. Cette stratégie qui vise à assurer à la fois le développement économique du littoral en permanence et à désenclaver les régions intérieures constitue le pivot de l'aménagement du territoire de la Chine.

⁴² Les manifestations de Tian'anmen ont eu lieu entre le 15 avril et le 4 juin 1989 à Pékin. Elles prirent la forme d'un mouvement d'étudiants, d'intellectuels et d'ouvriers chinois, qui dénonçait la corruption et demandait des réformes politiques et démocratiques.

⁴³ Le VIII^e Plan quinquennal indique que les stratégies d'ouverture et de développement de la région du Yangzi sous l'égide de la Nouvelle Zone de Pudong font partie du processus de l'ouverture régionale sur le monde extérieur pour la période allant de 1991 à 1995 (durant le VIII^e Plan quinquennal). L'échelle et le périmètre de l'ouverture s'étendra depuis les régions littorales jusqu'à certaines régions intérieures, ce qui permettra de former une structure de développement et d'ouverture suivant l'itinéraire littoral-intérieur. Source : Extrait du «Résumé du Plan décennal pour le développement de l'économie nationale et la société (1991-2000) et du VIII^e Plan quinquennal de la République populaire de Chine», Chapitre 4, Conseil des affaires de l'État, 1990.

⁴⁴ Résumé du VIII^e Plan quinquennal pour le développement de l'économie nationale et de la société de la République populaire de Chine», Chapitre 21, Alinéa 2, Conseil des affaires de l'État, 1990.

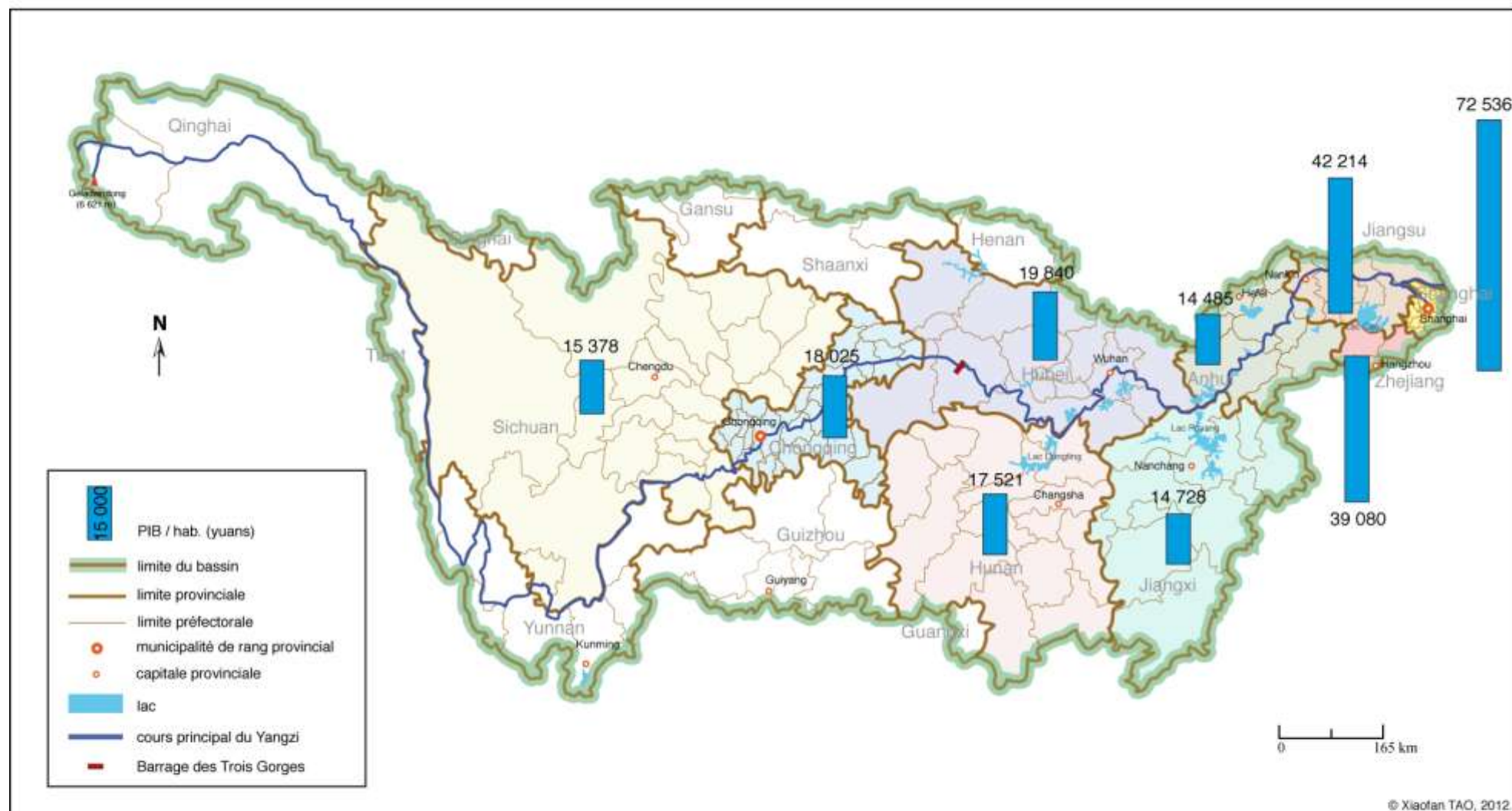
⁴⁵ La stratégie de l'axe de développement «en T horizontal» est inventée par le célèbre géographe, Lu Dadao. Il est membre de l'Académie des sciences de Chine. Après plusieurs années d'études sur l'organisation régionale de la Bavière en Allemagne, il a appliqué la théorie des «lieux centraux» de Christaller à l'aménagement du territoire et l'implantation de l'axe de productivité pour le développement économique à l'échelle régionale en Chine. Cette conception a été adoptée par la première «Planification pour l'aménagement du territoire national de la Chine» en 1987.

En tant que premier grand fleuve de la Chine, le Yangzi s'étend sur 6 300 km en drainant un bassin hydrographique qui pénètre les trois grands ensembles régionaux de l'ouest, du centre et du littoral de la Chine. Le bassin présente une localisation absolument stratégique et offre d'abondantes ressources naturelles. Cet espace concentre environ 400 millions d'habitants soit plus de 40 % de la population nationale sur une superficie de 1,8 millions de kilomètres carrés, laquelle n'occupe qu'environ 18 % du territoire de l'ensemble du pays. Depuis longtemps, le bassin du Yangzi contribue très largement au développement de l'économie nationale, en 2009 l'ensemble de la région fournit 37,48 % du PIB national⁴⁶. Néanmoins, au fil du parcours gigantesque du fleuve lequel d'ouest en est s'étend sur 30 degrés de longitude, les richesses naturelles décroissent tandis que le niveau de développement s'accroît. Le bassin illustre les disparités régionales des «Trois Chine », où le niveau de développement gagne le territoire graduellement depuis l'est vers l'ouest, et agit sur un espace représentatif qui résume les inégalités spatiales de la Chine. En 2009, les ratios de la valeur PIB entre le cours inférieur, moyen et supérieur du Yangzi sont de 53 %, 32 % et 15 %, tandis que les données pour les trois grands ensembles régionaux du pays (suivant l'ordre littoral-centre-intérieur) sont de : 58 %, 25 % et 17 %⁴⁷. Cette concordance révèle que, manifestement, la disparité régionale du Yangzi correspond à celle de l'ensemble du pays.

⁴⁶ *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de la Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

⁴⁷ *Ibid.*

Carte 3: La répartition du PIB par habitant dans le bassin du Yangzi en 2009



Source: *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de la Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

Suivant la disposition actuelle de la macro-distribution de la force productive de la Chine, le pouvoir économique régional du bassin du Yangzi (neuf circonscriptions de niveau provincial) talonne celui des régions de la côte Est (dix circonscriptions de niveau provincial)⁴⁸. D'après de nombreuses études⁴⁹, le bassin du Yangzi est un espace à fort potentiel de développement, puisque les villes riveraines yangziennes⁵⁰ possèdent un *hinterland* beaucoup plus étendu par rapport aux villes littorales. À partir du VIII^e Plan quinquennal (1991-1995), des politiques préférentielles ont été menées dans le bassin : la métropolisation Shanghaienne suite à l'ouverture de la Nouvelle Zone de Pudong en 1990 ; le démarrage des travaux du barrage des Trois Gorges en 1992 ; la même année, l'ouverture des dix grandes villes riveraines du Yangzi, lesquelles profiteront des mêmes avantages que les villes côtières ; l'exploitation des régions de l'Ouest dès 1999 et enfin le redressement de l'économie des régions du Centre débuté en 2004⁵¹. Les régions des haut et moyen Yangzi, de par leur appartenance aux régions de l'Ouest et du Centre, bénéficient de ces aménagements. En s'appuyant sur la linéarité fluviale du Yangzi, ces diverses politiques contribuent à rééquilibrer et à recomposer le territoire du bassin. L'État a donc conféré au Yangzi un rôle inédit en utilisant les potentialités du fleuve pour permettre aux régions yangziennes intérieures enclavées de bénéficier du rayonnement économique de Shanghai, ce qui constitue une tentative d'instrumentalisation du fleuve en vue de réduire l'inégalité spatiale. L'édification du corridor économique du Yangzi est un projet d'aménagement important et fait partie des stratégies du développement régional équilibré et coordonné (*Quyu pingheng xietiao fazhan zhanlue*) pour la deuxième et troisième phases⁵² du développement de l'économie nationale de la Chine.

⁴⁸ Calcul et comparaison des données du PIB de 2009 pour les régions littorales et celles du bassin du Yangzi.

⁴⁹ Association de la technologie et de l'économie du Yangzi, *Changjiang jingjidai fazhan wenti yanjiu* [Les problématiques pour le développement du corridor économique du bassin du Yangzi], Wuhan, Changjiang chubanshe, 2006, p. 65 ; SHEN Yufan, *Changjiang jingjidai touzi fazhen he hezuo* [L'investissement, le développement et la coopération pour le corridor économique du bassin du Yangzi], Shanghai, Huadong shifan daxue chubanshe, 2003, pp. 12-13.

⁵⁰ Afin d'éviter la répétition des termes « bassin du Yangzi », dans notre texte, nous avons choisi avec l'aide d'Eric Vallet (Maître de conférences en histoire de l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne, il est responsable de l'atelier : formation et aide à la rédaction de la thèse à l'École doctorale de Géographie de Paris) de forger l'adjectif « yangzien », afin d'exprimer ce qui est originaire du Yangzi et propre au Yangzi, et aux habitants de ces régions.

⁵¹ SANJUAN Thierry, « La Chine en recomposition : pouvoirs territoriaux, dynamiques urbaines et globalisation », sous la direction de Jean-Louis Chaléard, Habilitation à diriger des recherches : Géographie : Paris I : 2004, pp. 139-150.

⁵² D'après les stratégies de DENG Xiaoping (présentées en 1987 par ZHAO Ziyang lors du XIII^e Congrès national du Parti communiste chinois), le processus de la modernisation de la Chine doit être divisé en trois étapes : l'objectif de la première étape est le doublement du PNB (par rapport au PNB de 1980 tout en éliminant la famine) pour la période allant du 1981 à 1990, objectif atteint à la fin des années 1980. La deuxième étape fixe un quadruplement du PNB par rapport à 1980 et la vie du peuple chinois doit atteindre en général un niveau qualifié de *Xiaokang* (niveau de vie relativement aisé), il est réalisé dès 1995, soit cinq ans avant l'échéance

Ces trente dernières années d'efforts à investir dans l'espace du Yangzi ont eu une répercussion sur la recomposition spatiale du territoire chinois. Cette évolution correspond aussi aux intentions des pères fondateurs de la Chine moderne (Sun Yat-sen 1919 et Mao Zedong 1950)⁵³ qui voulaient que le bassin soit un moyen efficace pour redonner au pays son équité spatiale. Le bassin du Yangzi, en tant que témoin des oscillations constantes des politiques de développement de la Chine, est un terrain propice à l'étude, car son aménagement est porteur de nombreuses attentes en matière de réduction des inégalités territoriales.

Les principaux acteurs de l'aménagement du territoire

Au cours de ces trente dernières années, une série de réformes institutionnelles a permis de rompre avec le régime de l'économie planifiée et de remettre en cause le rôle central de l'État chinois, des autorités locales et de leurs structures administratives publiques dans le contexte d'une économie de plus en plus axée sur le marché. Aujourd'hui, l'aménagement du territoire et l'intervention de l'État sur l'économie régionale et locale permettent à l'État central de continuer à jouer un rôle incontournable dans le processus décisionnel comme dans sa mise en œuvre. En même temps, la réforme économique, accompagnée de la décentralisation administrative et des réformes fiscales, offre des occasions aux gouvernements locaux, aux entreprises, et notamment à des associations émergentes de devenir des entités économiques indépendantes et de jouer un rôle dorénavant non négligeable dans l'aménagement du territoire. Face au défi des disparités spatiales, la coordination de l'État avec les autres acteurs économiques et associatifs est devenue un atout pour la poursuite de l'équité spatiale. Dans l'aménagement du bassin du Yangzi, la ligne de conduite de ces divers acteurs comme par exemple leur capacité de coopération est un facteur essentiel pour la poursuite d'un développement unifié du bassin dans une perspective d'équité spatiale.

Les objectifs de recherche

Nos recherches ont pour but de proposer une analyse qui incorpore les défis économiques et sociaux de la Chine à travers le cas du bassin du Yangzi. Du fait que le bassin présente les trois types de disparités géographiques chinoises existantes, cette particularité permet de saisir

prévue. Nous sommes actuellement dans la troisième étape, qui devrait se terminer au milieu du XXI^e siècle, avec pour objectif que le PNB par habitant atteigne le niveau moyen des pays développés. Ainsi la modernisation sera-t-elle accomplie. Source : *Deng Xiaoping wenxuan* [Anthologie de Deng Xiaoping], vol. 2, Pékin, Renmin chubanshe, 1994, pp. 76-92.

⁵³ SANJUAN Thierry, «Le barrage des Trois Gorges : enjeux et perspectives », émission radiophonique diffusée sur Canal Académie le dimanche 3 février 2008 et réalisée avec Elodie Courtejoie, r.f. ECL332.

le fleuve à travers les principaux aspects de la complexité géographique de la Chine. Les objectifs de nos recherches sont triples :

- 1) saisir l'évolution, les formes et les facteurs d'organisation régionale du bassin du Yangzi ;
- 2) analyser les politiques d'aménagement du territoire actuel et à venir, et les interactions des acteurs publics et des autres acteurs économiques et associatifs ;
- 3) mettre en valeur l'approche de l'analyse régionale à travers l'exemple du bassin du Yangzi.

Problématiques et axes de questionnements

Enjeux généraux du sujet

Réduire les inégalités territoriales au moyen de l'aménagement d'un fleuve et de sa région environnante permet de maintenir et de renforcer le pouvoir de la classe dirigeante communiste. Cette stratégie donne aussi l'occasion aux gouvernements de mettre en pratique leurs compétences de gestion et d'organisation, et d'évaluer la faisabilité de la macro-stratégie du pays. Bien que le Yangzi ne s'écoule que dans le territoire chinois, il serpente à travers dix provinces, régions autonomes et municipalités provinciales. Les actions d'aménagement sont exécutées dans un espace où s'imbriquent différents pouvoirs de territorialités (collectivités locales, provinces, régions du Yangzi, État), or compter uniquement sur les autorités locales pour mettre en place cet aménagement est, semble-il, insuffisant. Aussi, c'est l'État central qui joue le rôle déterminant dans la décision comme dans l'exécution. La latitude de manœuvre qui est la sienne, dans la coopération avec les autres acteurs en matière de gestion régionale et d'organisation spatiale, constitue un atout décisif pour l'aménagement de l'ensemble régional. En somme, le Yangzi, en tant qu'instrument initial de l'aménagement du territoire, est perçu comme un vecteur transversal à l'intérieur de la double problématique suivante :

- En vue de renforcer le pouvoir central et l'unité du pays, l'instrumentalisation du Yangzi qui se traduit par un effort d'adaptation des politiques de l'aménagement du territoire aux singularités de la région fluviale, permet-elle de réduire les disparités territoriales et de drainer la dynamique de développement du littoral vers l'intérieur des terres ?
- Face au défi d'une recomposition territoriale, l'État central, les organismes régionaux, les collectivités locales et les autres acteurs économiques et associatifs sont-ils capables d'une

synergie solide, afin, malgré des intérêts contradictoires, de conférer au Yangzi une fonction primordiale d'harmonisation d'un territoire qui a tendance à se fragmenter ?

Focalisée sur ces deux problématiques majeures, notre hypothèse centrale qui sous-tend toutes nos recherches peut être résumée ainsi : dans le bassin du Yangzi, les politiques territoriales visant à réduire les inégalités spatiales et la mise en place des divers processus d'aménagement du territoire permettent-elles de créer un mode de gouvernance et de faire émerger une « régionalisation »⁵⁴ ? Grâce à la politique de désenclavement des régions intérieures qui vient renforcer les fonctions d'enchaînement et d'articulation du Yangzi, lesquelles émergent progressivement au cours de son aménagement, une symbiose sans précédent naît entre le fleuve et sa région environnante, dite « fleuve-région »⁵⁵. L'hypothèse qu'un grand fleuve comme le Yangzi permette d'absorber les disparités géographiques et de rendre plus cohérent l'ensemble du territoire, est séduisante. Cependant, cette « territorialisation »⁵⁶ dont la source est le Yangzi s'ancrera-t-elle dans l'espace et dans le temps ? Son rôle catalyseur en matière de consolidation régionale est-il authentique ou juste conceptuel et illusoire, faisant par là même apparaître les limites de la poursuite de l'équité spatiale ? Quant à la vérification de l'hypothèse, fil conducteur de ce travail de recherche, seule une étude de terrain permettra de la valider ou non.

Ainsi, autour des enjeux de recherche, quatre axes de questionnements que nous allons suivre se dessinent :

⁵⁴ L'opération de régionalisation consiste à regrouper en un même ensemble géographique, une même région, soit les unités spatiales contigües qui se ressemblent plus entre elles qu'elles ne ressemblent à toute autre unité de zone étudiée, soit celles qui ont plus de liens entre elles qu'elles n'en ont avec toute autre. Source : PUMAIN Denise et PAQUOT Thierry, *Dictionnaire La ville et l'urbain*, Paris, Economica : Anthropos, 2006, p. 268.

⁵⁵ Dans le cadre de nos recherches, nous avons inventé le terme de « fleuve-région ». Il permet de faire l'articulation entre les fonctionnalités du fleuve et celles du territoire. Cette corrélation entre le fleuve et le territoire n'aborde pas uniquement la question de manière matérielle (eau, terre, etc.) mais aussi symbolique (politique, culturelle etc.). Dans certaines conditions, ce terme peut se substituer à la notion de bassin hydrographique, mais il existe une nuance entre les deux : le bassin hydrographique présente un système complet qui est fonction de ses logiques naturelles et de sa composition formelle, tandis que le fleuve-région est une structure constituée essentiellement par les marques inéluctables des interventions humaines sur l'espace (institutionnalisation, régionalisation, territorialisation), il présente une connotation plus idéologique et sociale que la notion de bassin hydrographique.

⁵⁶ Le bassin du Yangzi présente les caractéristiques suivantes : 1) il est formé d'un espace strictement délimité et matérialisé ; 2) il dispose d'une culture propre et il est un symbole spatial ; 3) ses habitants s'approprient l'espace à la fois économiquement, idéologiquement et politiquement. Cela agit sur l'espace et lui permet de se donner une représentation particulière de lui-même, de son histoire et de sa singularité. Le processus qui contribue à établir cette représentation collective de l'espace du Yangzi constitue une territorialisation.

Axes de questionnements

Axe 1 : Bassin initial : convergences et divergences

La détermination de l'état des lieux est le point de départ de notre interrogation sur les origines et l'identification des disparités géographiques de l'espace du Yangzi. Quels sont les éléments qui transforment et qui déforment cet espace ? L'évolution spatiale du Yangzi est-elle caractérisée par la convergence ou plutôt par la divergence territoriale ? Cela renvoie à des questionnements sur les relations entre fleuve et milieu naturel, fleuve et culture, fleuve et milieu urbain.

Qu'est ce qui fait l'unité et l'identité de l'espace du Yangzi ? Quelles en sont les évolutions et transformations ? Comment évaluer cette « unité » pour caractériser la disposition régionale du Yangzi d'aujourd'hui ? En contrepartie, quelles sont les ruptures géographiques apparues dans cet espace ? Comment se sont-elles formées ? Quelles sont leurs caractéristiques ? Si l'on compare ces deux types de forces régionales, actuellement, laquelle domine l'espace ? À travers une analyse de situations rétrospectives et actuelles, il est nécessaire de s'interroger : aujourd'hui, quelle est l'actualité des disparités géographiques du bassin du Yangzi ? La région peut-elle continuer à les supporter ou les inégalités se sont-elles déjà étendues jusqu'à leur limite extrême ?

Axe 2 : Fonctions du fleuve et structuration territoriale

Cet axe vise à s'interroger sur la manière dont opèrent les fonctions d'intégration territoriale du fleuve et sur les politiques mises en place. Il est porteur de questionnements sur les fonctions spécifiques du Yangzi et les relations imbriquées entre le fleuve et le territoire. Au sein de la recomposition territoriale, quelles représentations et fonctions sont mises à disposition par le Yangzi pour la territorialisation, pour les acteurs et pour leurs actions ? Qu'entend-on par fonctions du fleuve ? Quels sont les dispositifs (techniques, économiques, législatifs, institutionnels, politiques) mis en place pour servir de support à ces fonctions ? Comment le fleuve est-il l'enjeu de relations de pouvoir au sein du territoire et comment son aménagement traduit-il ces relations de pouvoir ?

Comment se définit la structure « fleuve-région » et comment est-il possible de l'identifier ? Quels sont les différents éléments à prendre en compte pour analyser cette structure ? Quels sont les nouveaux modes d'occupation du sol qu'elle permet ? Quelles sont les stratégies politiques et les actions d'aménagement du territoire mises en place pour valider cette structure ? Quels sont les modes et les moyens pour rendre réelle la territorialisation ? Qui

tient le rôle clé dans le processus de territorialisation ? Comment évaluer les politiques de territorialisation : peut-on faire un bilan des expériences, en tenant compte des stratégies de pouvoir, des démarches des réformes institutionnelles, des formes de solidarités et des mécanismes de partage ? Comment s'inscrit le « fleuve-région » dans la structuration symbolique de l'espace ? Comment clarifier les liens entre les territoires, les logiques de développement et l'intentionnalité qui caractérisent l'action en vigueur ? Comment l'aménageur met-il en valeur la structure « fleuve-région » pour déboucher sur un « espace en perspective » ? Comment négocier la marge entre la disposition réelle et l'idéologie du projet ?

Axe 3 : Logiques de gestion et gouvernance territoriale

À travers l'étude des pratiques de gestion territoriales, cet axe a pour objectif de s'interroger sur les moyens grâce auxquels le gouvernement chinois a pu instrumentaliser le Yangzi en vue de réduire les inégalités spatiales. Il en découle les questionnements suivants :

Quels sont les outils et les démarches à mettre en œuvre pour développer une gestion territoriale intégrée dans le bassin du Yangzi ? Quelles sont les entités spatiales organisationnelles et pertinentes qui permettent de rendre réelle la gestion régionale intégrée ? Comment s'établit la relation entre l'hydro-système, les modes d'occupation du sol, les acteurs sociaux et les structures emboîtées de gestion territoriale au sein du bassin du Yangzi ? Comment régulariser les désaccords qui sont apparus au cours de la construction régionale du bassin ? La territorialisation des politiques d'aménagement suivant la linéarité fluviale permet-elle de progresser vers une gestion réellement intégrée ?

Quels sont les divers acteurs qui participent à l'aménagement du bassin du Yangzi et quelles sont leurs intentions respectives ? Sur le plan pratique, quelles sont les mesures qui permettent aux différentes entités du gouvernement d'avoir leur propre marge de manœuvre ? Comment s'articulent les différents niveaux institutionnels pour une gestion dont la finalité est de parvenir à une coordination ? Comment analyser les relations d'imbrication, d'emboîtement hiérarchique et d'inégalité entre les différentes autorités territoriales (collectivités locales, provinces, régions du Yangzi, État) ? Quels sont les modes de fonctionnement à mettre en place, en matière de gouvernance territoriale du bassin, afin de mettre en coordination l'État central, les organismes régionaux, les pouvoirs locaux dans une optique de délégation de gestion, de régionalisation et de décentralisation ? En prenant le cas de l'espace du Yangzi et notamment les régions pilotes de l'espace urbain, comment s'organisent les modes de gestion quant aux ressources naturelles, à la redistribution spatiale et à la dynamique des activités socio-économiques entre les différents niveaux de pouvoirs

publics ? Comment assurer la cohérence d'une décision dont la finalité est forcément délimitée par la gestion de l'espace et d'autres enjeux sociaux, économiques et environnementaux ? Quels sont les hiatus, les blocages, les conflits qui s'expriment au sein de la gouvernance de la région du Yangzi ? Comment concilier les intérêts des acteurs politiques, économiques et associatifs ? Quelles sont les modalités de négociation et de coordination entre les acteurs concernés ?

Méthodologie de recherche : une approche régionale

Proposer une approche personnelle sur une problématique soigneusement circonscrite est l'enjeu de notre recherche de thèse. Néanmoins, notre étude, qui cible les inégalités spatiales du bassin du Yangzi, porte sur un immense territoire, car cet espace s'étend sur 15 degrés de latitude et 30 degrés de longitude, et englobe une superficie de 1 800 000 km², laquelle a reçu en héritage une histoire de plusieurs milliers d'années. De là découle la difficulté pour nous de saisir les enjeux du sujet, car il faut posséder une méthodologie rigoureuse pour analyser ce vaste espace. La volonté de prendre en compte tous les aspects du Yangzi se heurte à des limites liées à l'étendue du terrain et à la longue histoire qui s'y est forgée, ce qui conduit parfois à des analyses superficielles et des études non approfondies sur la question. Face au défi que représente l'immensité spatiale et l'histoire millénaire du bassin, les résultats des recherches peuvent être facilement faussés, à cause de l'écueil que désigne le terme chinois de *dati xiaozuo* : « un grand sujet » mais « un petit discours ». Ainsi, l'approche régionale qui vise à établir des divisions indépendantes et à décrire l'ensemble des organisations spatiales dans leur diversité nous permettra-t-elle d'affiner notre analyse de l'espace hydrographique du Yangzi.

À partir de l'approche régionale, l'angle et la problématique des études qui abordent le bassin du Yangzi s'attachent essentiellement au fleuve lui-même et à ses villes dépendantes. Ainsi, un mode de recherche qui s'appuie sur la mise en valeur de la corrélation entre le fleuve et l'espace urbain constitue une approche transversale permettant de traiter les questions géographiques à l'échelle régionale par une « vue d'ensemble »⁵⁷. Dans le cadre de notre thèse, cette approche transversale qui a pour objet le fleuve et son espace environnant débouche sur le concept de « fleuve-région », lequel renvoie essentiellement à la corrélation

⁵⁷ « La géographie est, véritable lieu commun, une science de synthèse ; c'est peut-être pour certains une raison de la disqualifier comme science [...] mais c'est aussi la manifestation, sur le terrain même de la science objective, de ce fait que la géographie demeure une "vue d'ensemble", c'est-à-dire une vue humaine sur la Terre. » Source : GIRET Alain, *Géographie de l'écoulement fluvial*, Paris, l'Harmattan, 2006, p. 121.

qui est entre les fonctionnalités du fleuve et celles qui portent sur les territoires alentour. La mise en corrélation du fleuve et du territoire n'aborde pas uniquement la question sous un angle matériel (eau, terre, etc.) mais aussi de manière symbolique (politique, culturelle etc.).

Une approche géographique plurielle

L'un des principaux objectifs de la recherche de la géographie est l'identification des diversités apparues sur la surface terrestre dans le domaine de la nature, de l'économie et de la société. Suite à plusieurs courants d'évolution au sein de la recherche géographique, le renouvellement des méthodes d'analyses et l'apparition de sujets différenciés les uns des autres, produisent de plus en plus d'études monographiques qui cernent davantage et plus finement les problématiques concernées. L'observation et la démonstration sont également devenues plus raisonnables et plus judicieuses. D'un côté, l'épistémologie géographique renouvelée dès le siècle des lumières entreprend l'observation de l'espace par des approches non seulement macroscopiques et microscopiques, mais aussi abstraites et concrètes, ce qui permet de remédier aux insuffisances des recherches territoriales ; d'un autre côté depuis le XIX^e siècle, l'interpénétration de l'économie, l'anthropologie et la sociologie dans l'analyse géographique approfondit les connaissances sur les caractères, les fonctions et les institutions du territoire. Au demeurant, le défi posé par les disparités géographiques est relevé davantage par la convergence des diverses problématiques entre elles que par le territoire lui-même. Ainsi, dépendant de l'approche régionale, notre recherche se positionne à la croisée de trois principaux champs géographiques : le champ de la géographie politico-économique, le champ de la géographie urbaine et le champ de la géographie culturelle. Notre méthode d'analyse qui procède de l'alliance de différents champs géographiques veut matérialiser une relation entre ces trois approches en combinant des thématiques variées et en croisant diverses échelles afin d'affiner la réflexion sur les inégalités spatiales.

1) Le champ de la géographie politico-économique

D'abord, notre recherche nécessite une étude approfondie sur les latitudes et les moyens d'action de l'économie et le mode de gestion du territoire de façon à impliquer le gouvernement central, les collectivités territoriales, ainsi que l'ensemble des acteurs concernés, dans le but de réaliser des réformes structurelles, de mener une politique conjoncturelle et de favoriser le développement économique du pays. Elle invite à analyser les répercussions politiques (le choix d'une politique de développement économique équilibré ou déséquilibré) et les interventions des acteurs économiques (dont l'État, les autorités locales,

les entreprises publiques et les autres investisseurs) sur l'organisation spatiale du bassin du Yangzi, en particulier dans les domaines de la macroéconomie, de l'économie du développement régional. Le concept de «fleuve-région» est perçu dans ce contexte en fonction de sa connotation politico-économique qui met l'accent sur les enjeux et les rapports de pouvoirs dans ce que H. Lefebvre nomme la «production de l'espace»⁵⁸. Dans ce champ, nos recherches se sont appuyées sur les travaux de P. Gentelle⁵⁹, F. Perroux⁶⁰, J.-R. Boudeville⁶¹ et C. Wu⁶², lesquels (français ou chinois) ont contribué à élaborer ou développer l'analyse de la formation spatiale à partir des rapports politico-économiques.

2) le champ de la géographie urbaine

La géographie urbaine est le deuxième champ de ce sujet. L'organisation spatiale de la ville et l'organisation des villes entre elles en réseaux urbains constituent un cadre privilégié pour comprendre la production du «fleuve-région» yangzien dans le but de la recherche de l'équité spatiale. Le bassin du Yangzi constitue un cadre privilégié pour étudier la géographie urbaine chinoise. Nous pouvons identifier dans cet espace la typologie des villes (centre ville, banlieue, espace bâti, conurbation) et des villes-régions (réseau urbain, mégapole, région urbaine) ; les divers phénomènes urbains (agglomération, étalement urbain, ségrégation urbaine) ; la répartition des villes et la hiérarchie urbaine ; ainsi que l'industrialisation et la croissance urbaine. Toutes ces caractéristiques urbaines nous aident à comprendre les disparités spatiales dans la mutation et la recomposition spatiale du bassin du Yangzi, non seulement à travers un procédé d'unification, mais aussi de fragmentation. Nos références principales dans ce champ s'appuient sur les ouvrages de J. Beaujeu-Garnier⁶³, J.-P. Paulet⁶⁴ et Yixing Zhou⁶⁵.

⁵⁸ LEFEBVRE Henri, *La production de l'espace*, 4^e édition, Paris, Economica, 2000, 512 pages.

⁵⁹ Principaux ouvrages de GENTELLE Pierre dans ce domaine : *Économie et régions de la Chine*, Paris, Armand Colin, 1999, 164 pages ; *Économie de la Chine*, Paris, Armand Colin, 1994, 191 pages.

⁶⁰ Principaux ouvrages de PERROUX François, *Économie et société : échange, contrainte et don*, Paris, Presses universitaires de France, 1960, 186 pages ; *L'Économie du XX^e siècle*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 1961, 186 pages ; *Pouvoir et économie généralisée*, Paris, Dunod, 1973, 139 pages.

⁶¹ Principaux ouvrages de BOUDEVILLE Jacques Raoul, *Les espaces économiques*, Paris, Presses universitaires de France, 1970, 126 pages ; *L'espace et les pôles de croissances*, Paris, Presses universitaires de France, 1968, 232 pages.

⁶² Principal ouvrage de WU Chuanjun, *Jingji dili* [La géographie économique de la Chine], Pékin, Kexue chubanshe, 1998, 482 pages.

⁶³ BEAUJEAU-GARNIER Jacqueline, *Géographie urbaine* 4^e édition, Paris, Armand Colin, 1995, 349 pages ; *Traité de Géographie Urbaine*, Paris, Armand Colin, 1970, 493 pages ;

⁶⁴ PAULET Jean-Pierre, *Géographie urbaine*, 2^e édition, Paris, Armand Colin, 2005, 342 pages.

⁶⁵ ZHOU Yixing, *Chengshi dilixue* [Géographie urbaine], Pékin, Shangwu yinshuguan, 1995, 442 pages.

3) Enfin, le champ culturel de la géographie sous-tend que notre recherche fasse appel à la pensée de Paul Claval. Pour lui, «l'espace qu'évoque la géographie régionale n'est plus seulement matériel, il est psychologique et symbolique »⁶⁶. Les références sociales, les politiques idéologiques, de développement et de modernisation, et plus largement culturelles n'échappent pas à la construction des espaces cognitifs⁶⁷. De ce fait, l'application de l'approche de la géographie culturelle contemporaine à notre recherche sur le bassin du Yangzi s'attachera à une prise en compte de la représentation de l'espace en considérant avant tout les idées, les valeurs, les projets qui façonnent l'espace. Cette approche permet de révéler les facteurs culturels qui transforment le paysage et l'environnement suite aux activités humaines, ce qui constitue une recherche s'articulant autour de la transformation spatiale du fait des activités culturelles des hommes. Dans ce sens, le bassin du Yangzi est considéré comme un espace vécu, un espace pratiqué. C'est donc se livrer à l'analyse du processus de la production du «fleuve-région » qui s'appuie sur les facteurs positifs d'homogénéisation de l'aire culturelle du Yangzi. Cette action assure la structuration spatiale du fleuve en y multipliant les lieux et les réseaux sur un mode à la fois concret et symbolique.

Une analyse spatiale

L'organisation spatiale du bassin du Yangzi au regard de la géographie régionale résulte de l'interaction des divers éléments politiques, sociaux, économiques et culturels. La recherche sur ce vaste espace à travers divers sujets nécessite de comprendre les comportements des acteurs dans l'espace ainsi que leur représentation et perception de cet espace. Elle s'inscrit au sein du renouveau disciplinaire qui ne vise pas seulement la recherche de lois de répartition des principaux constituants spatiaux, mais aussi elle consiste à s'interroger sur les éléments socio-économiques qui impriment leurs effets à l'espace. Souvent, partant de différentes échelles et angles d'études, les recherches sur l'organisation spatiale du Yangzi fournissent diverses problématiques. Ainsi, afin de mener une recherche équilibrée à la fois quantitative et qualitative, nous avons adopté l'approche de l'analyse spatiale pour notre thèse, elle s'articulera autour des quatre mesures spatiales suivantes :

⁶⁶ CLAVAL Paul, *Géographie régionale*, Paris, Armand Colin, 2006, p. 12.

⁶⁷ CLAVAL Paul, *Géographie culturelle : une nouvelle approche des sociétés et des milieux*, Paris, Armand Colin, 2003, p. 35 ; DE L'HARPE Alain, *Traité de géographie culturelle : culture et représentations sociales*, Paris, Edilivre, 2007, p. 49.

1) Analyse des caractéristiques de l'assimilation et de la différenciation spatiale

La répartition des éléments socio-économiques forme des structures homogènes ou hétérogènes dans le territoire, ce qui provoque des inégalités spatiales de toutes sortes : la continuité et la rupture, la concentration et la fragmentation, la division et la régionalisation. La conjugaison de ces caractéristiques spatiales permet l'étude de différents types de structures spatiales tels que les lieux centraux⁶⁸, les pôles de croissance⁶⁹, les régions polarisées⁷⁰, le centre et la périphérie⁷¹, la structure des ensembles régionaux, etc.

2) Analyse de l'organisation de l'espace

Les éléments constructifs géographiques forment des structures spatiales qui véhiculent l'idée « territoriale » de l'interdépendance des lieux et de l'omniprésence de mouvements géographiques dynamiques. Souvent, les formes remarquables de ces structures sont modélisées afin de constituer un emboîtement des entités spatiales (centre-ville, agglomération, région urbaine, mégapole) et une hiérarchie entre les différentes organisations territoriales (locale, régionale, nationale). Ces diverses entités spatiales conditionnent effectivement l'organisation de l'espace socio-économique et constituent la structure la plus importante pour la répartition de la force productive et le développement économique. Elles sont également la mesure pour prendre connaissance de l'aggravation ou la réduction des inégalités spatiales.

3) Analyse des interactions spatiales

La mise en place de liens persistants entre les lieux permet d'identifier les mouvements (la pratique des échanges de marchandises et des déplacements de personnes) qui font que l'espace géographique et les multiples réseaux (système hydrographique, réseau urbain, réseau de communication) modèlent en permanence le territoire. Ce lien est aussi la clé qui révèle le niveau de la dynamique spatiale caractérisée par l'influence, l'attraction et le positionnement hiérarchique de l'entité spatiale⁷².

En outre, il est nécessaire d'indiquer que lorsque l'analyse spatiale s'applique sur une grande échelle comme le bassin du Yangzi, une compréhension macroscopique du territoire

⁶⁸ CHRISTALLER Walter, *op. cit.*

⁶⁹ PERROUX François, « Les espaces économiques », *Économie appliquée*, Archives de l'ISEA, 1950, pp. 225-244.

⁷⁰ ETIENNE Juillard, « La région, essai de définition », *Annales de géographie*, 1962, pp. 219-238.

⁷¹ REYNAUD Alain, *Société, espace et justice : inégalités régionales et justice socio-spatiale*, Paris, Presses universitaires de France, 1981, 263 pages.

⁷² BAUELLE Gay et VEYRET Yvette, *Les fondamentaux de la géographie*, Paris, Armand Colin, 2007, pp. 9-28.

est indispensable. Elle permet d'éviter de se noyer dans les détails d'analyse et de saisir des caractères pertinents du fait régional.

Modes de collecte des données

1) Les sources bibliographiques

Notre recherche débute, dans un premier temps, par la prise de connaissance de l'étendue de la bibliographie existante sur le sujet du « fleuve-région », sans sélection rigoureuse des sources occidentales ou orientales. D'une manière inductive, nous pouvons conclure qu'il existe trois principaux types d'analyses bibliographiques qui renvoient à la notion de « fleuve-région » par le biais de l'approche transversale :

a) Les analyses de la « structure fleuve-région »

Généralement, ce type d'ouvrage vise à s'interroger sur les milieux et la société humaine avec la présence du fleuve qui structure l'espace et témoigne de leur évolution dans le temps.

Souvent, la dimension historique de l'évolution du « fleuve-région » est privilégiée par maints historiens. Afin de traiter l'espace à grande échelle, partant d'une vision macroscopique qui tend à définir un paradigme pour la formation du grand bassin hydrographique en Chine, des études rétrospectives sont entreprises à travers les éléments les plus fondamentaux comme la politique et la culture qui interviennent inévitablement sur la coévolution du fleuve et de l'espace. Nous apprécions ici les ouvrages *Un corpus sur les longs fleuves*⁷³ de Tan Qixiang (historien et géographe) (1987) et *Histoire du fleuve*⁷⁴ de Xu Zuoyun (historien) (2006) qui proposent des lectures historiques linéaires en donnant une présentation de l'évolution du fleuve dans le temps et comportant des allusions au phénomène du « fleuve-région ».

⁷³ TAN Qixiang, *Changshuiji* [Un corpus sur les longs fleuves], Pékin, Renmin chubanshe, 2011, 1 544 pages. Cet ouvrage révèle les trames du fleuve-région par une méthode d'analyse spatiale particulièrement remarquable : en mettant en relation la structuration du bassin hydrographique et la géographie administrative, ce livre porte, entre autres intérêts, celui d'identifier l'évolution des circonscriptions chinoises depuis la dynastie des Qin (221 av. J.-C. à 206 ap. J.-C.) jusqu'à aujourd'hui. Y sont également envisagées les questions de la formation du bassin de la rivière de Hai, l'exploitation du fleuve Jaune, les caractéristiques géomorphologiques et l'évolution de la circonscription administrative de Shanghai.

⁷⁴ XU Zuoyun, *Wangu jianghe* [L'histoire du fleuve], Shanghai, Shanghai wenyi chubanshe, 2006, 356 pages. Cet ouvrage utilise une métaphore très convaincante en faisant le développement de la région fluviale le symbole de l'avancement de la civilisation. L'ouvrage débute par une analyse de la civilisation sinisée répandue dans l'espace géographique, et évoque ensuite comment cette civilisation, à travers la convergence et le cloisonnement, a créé pas à pas, les identités du bassin hydrographique. En mettant en lumière les opinions du peuple ordinaire plutôt que le « concept orthodoxe culturel chinois », ce livre aborde les diverses questions culturelles et géographiques et développe une théorie de la culture du fleuve-territoire.

Sous un autre angle, une abondante publication évoque l'évolution du « fleuve-région » par le biais de la formation de l'hydro-système en envisageant la géomorphologie spatiale et l'écoulement fluvial. L'ouvrage *Les cours d'eau* de Jean-Paul Bravard (1997⁷⁵) présente les formes et les processus physiques propres aux lits fluviaux en combinant les exemples des échelles spatiales variées de bassins versants. Également, les études de Claude Amoros (1993⁷⁶) et de Bruno Ambroise (1998⁷⁷) donnent une explication fondamentale en ce qui concerne les processus de formations des écoulements sur les bassins versants et traitent des interrelations complexes existant entre le cours d'eau et sa plaine alluviale, en abordant la dynamique fluviale, les processus biologiques et les activités humaines.

b) Les analyses critiques de la structure « fleuve-région »

L'objectif de l'analyse critique de la structure « fleuve-région » est de mettre en valeur la relation entre le cours d'eau et ses régions riveraines comme une structure territoriale complexe.

C'est Jacques Berthemont qui a éclairé l'analyse des bassins les plus importants en mettant en valeur le lien qui unit chaque grand fleuve du monde à l'espace qui s'organise autour de lui. Son ouvrage *Les grands fleuves : Entre nature et société* (1999⁷⁸) écarte l'explication traditionnelle qui aborde le cours d'eau en tant que simple élément hydrographique et confère au fleuve une dimension plurielle à la fois comme ressource, comme force motrice du développement, comme cadre de vie et comme élément de structuration de l'espace, mais aussi comme lieu de conflit. L'esprit de son étude et la logique de sa réflexion conduisent à attribuer aux grands bassins hydrographiques des fonctions socio-économiques qui en font un territoire. Concernant l'étude de cas précis, Étienne Juillard (1968⁷⁹) et Martine Droulers (2004⁸⁰) ont choisi un paradigme pour appuyer leurs recherches sur le « fleuve-région » dans un bassin donné. Ils réintroduisent le fleuve dans la lecture régionale, en faisant de la relation entre fleuve et territoire l'essentiel de leur étude, et ils analysent les liens entre le fleuve et l'aménagement, le fleuve et le développement, le fleuve et l'urbanisme, le fleuve et l'industrialisation, le fleuve et l'agriculture. Ils s'interrogent sur l'importance du fleuve pour ce qui est des co-évolutions milieux-sociétés.

⁷⁵ BRAVARD Jean-Paul, *Les cours d'eau*, Paris, Armand Colin, 1997, 222 pages.

⁷⁶ AMOROS Claude et PETTS Geoffrey E., *Hydrosystèmes fluviaux*, Paris, Masson, 1993, 300 pages.

⁷⁷ AMBROISE Bruno, *La dynamique du cycle de l'eau dans un bassin versant, processus, facteurs modèles*, Bucarest, HGA, 1998, 200 pages.

⁷⁸ BERTHEMONT Jacques, *Les grands fleuves – Entre nature et société*, Paris, Armand Colin, 1999, 225 pages.

⁷⁹ JUILLARD Etienne, *L'Europe rhénane – Géographie d'un grand espace*, Paris, Armand Colin, 1968, 293 pages.

⁸⁰ DROULERS Martine, *L'Amazonie – Vers un développement durable*, Paris, Armand Colin, 2004, 219 pages.

Avec une autre approche laquelle met l'accent sur le terme « fonction » et sur les processus de la coévolution du fleuve et du territoire, les études de Sylvie Fanchette (1988⁸¹) et de François Valiron (1990⁸²) s'interrogent sur les modalités et les principes qui régissent l'arbitrage entre les fonctions sociales du fleuve, notamment par des études d'évaluations économiques, de développements urbains, de questions juridiques, liés aux modes de gouvernance, aux manières dont se maintiennent les fonctions fluviales. Par ailleurs on retiendra la notion d'« économie du bassin » de Zhang Siping⁸³ et le terme de « territoire de l'eau » de Stéphane Ghiotti (2007⁸⁴), ils sont adoptés pour une approche essentiellement politique, administrative, gestionnaire et institutionnelle afin d'étudier la fonction d'articulation du « fleuve-région ».

c) Les analyses des crises dans les rapports « fleuve-région »

Ce type de recherche aborde les crises provoquées par des phénomènes naturels ou consécutives à des activités humaines. Maints ouvrages évoquent ces questions, mais sont souvent spécialisés sur l'un ou l'autre de ces aspects précis.

Dans les études du bassin de l'Amazone, Jean Marie Fritsch (1992⁸⁵) explique clairement les processus de genèse des écoulements du fleuve, les contraintes environnementales qui peuvent être liées au défrichement de la forêt amazonienne, tandis que *La géopolitique de l'eau* (2001⁸⁶) d'Yves Lacoste souligne que le contrôle du fleuve est la source de conflits actuels ou à venir ; il envisage même une « guerre de l'eau » qui proviendrait des rivalités de pouvoir sur les territoires du Moyen-Orient. Également, la construction des barrages n'échappe toujours pas à la controverse, les études de Florence Padovani (2004⁸⁷) et de Jacques Leslie (2008⁸⁸) sont ainsi représentatives pour toutes les questions de lutte anti-barrage.

⁸¹ FANCHETTE Sylvie, « La structuration d'un espace hydraulique par les petites et moyennes villes : le cas du delta du Nil », *Annales de Géographie*, no. 575, 1994, pp. 74-79.

⁸² VALIRON François, dir., *La politique de l'eau en France de 1945 à nos jours*, Paris, Presses de l'école nationale des Ponts et Chaussées, 1990, 149 pages.

⁸³ ZHANG Siping, *Liuyu jingji xue* [L'économie du bassin hydrographique], Wuhan, Hubei renmin chubanshe, 1987, 429 pages.

⁸⁴ GHIOTTI Stéphane, *Les territoires de l'eau. Gestion et développement en France*, Paris, CNRS Éditions, 2007, 246 pages.

⁸⁵ FRITSCH Jean-Marie, *Les effets du défrichement de la forêt amazonienne et de la mise en culture sur l'hydrologie de petits bassins versants*, Paris, ORSTM, 1992, 392 pages.

⁸⁶ LACOSTE Yves, « Géopolitique de l'eau », *Hérodote*, no. 103, 2001, pp. 3-19.

⁸⁷ PADOVANI Florence, « Les effets sociopolitiques des migrations forcées en Chine liés aux grands travaux hydrauliques. L'exemple du barrage des Trois-Gorges », *Les Études du CERI*, no. 103, 2004, 37 pages.

⁸⁸ LESLIE Jacques, *La grande bataille des barrages: conflits d'intérêts entre économie, populations déplacées et environnement*, Paris, Buchet Chastel, 2008, 359 pages.

Loin d'être exhaustive, notre analyse des ouvrages renvoyant au sujet du « fleuve-région » démontre que le croisement de ces deux thèmes constitue une trame de choix dans le cadre de l'analyse régionale de nos recherches.

2) Les modes de collectes des données

Les données qui soutiennent nos recherches valorisent une approche quantitative en privilégiant la consultation de banques de données chinoises, l'observation sur le terrain et les entretiens.

a) La banque de données CNKI

Financée par la Banque mondiale et l'État chinois, la banque de données CNKI (*China national knowledge infrastructure*) englobe une importante source écrite portant sur toutes les disciplines de recherche en Chine. L'application de cette base de données s'effectue par moteur de recherche permettant de trouver des sources (ouvrages, revues, articles, journaux, comptes rendus et rapports de conférence, diverses données statistiques, etc.) associées à des mots clés. Tout au long de notre étude, la consultation du CNKI a été indispensable. Elle nous a permis de consulter la plupart des ouvrages et des articles publiés en Chine au cours de ces trente dernières années concernant la recherche spatiale sur le bassin du Yangzi sous forme numérique. En outre, les données statistiques annuelles que nous avons employées dans notre thèse sont fournies par le système CNKI. Cependant, du fait que la base de données concernant les annuaires statistiques est constitué par le registre numérique et classé par thématique, nous ne pouvons que citer les sources de l'année de publication mais pas la page exacte.

Tableau 2: Les publications scientifiques concernant les études du bassin hydrographique en Chine de 1979 à 2008

Mots clés utilisés pour la recherche	La banque de données de CNKI						
	Revue des sciences sociales					Thèse	Mémoire de master
	Avant 1980	1980-1989	1990-1999	2000-2008	Total	Total	Total
Bassin hydrographique (<i>liuyu</i>)	74	1 220	3 659	7 628	12 811	134	518
Économie du bassin (<i>liuyu jingji</i>)	0	27	183	108	318	3	4
Exploitation du bassin (<i>liuyu kaifa</i>)	0	8	70	51	129	0	3
Gestion du bassin (<i>liuyu guanli</i>)	2	15	53	149	217	1	10
Bassin du Yangzi (<i>changjiang liuyu</i>)	4	145	688	836	1 745	11	36
Bassin du fleuve Jaune (<i>huanghe liuyu</i>)	6	129	330	598	1 142	8	26
Bassin de la rivière des Perles (<i>Zhujiang liuyu</i>)	0	82	105	174	366	1	4

Source : <http://dlib.cnki.net/kns50/index.aspx> (l'accès est autorisé à l'intranet universitaire chinois)
Résultats retenus le 15 août 2008.

b) La pratique de terrain

Se rendre sur ce terrain de plus de 1,8 millions de kilomètres carrés pour y voir de plus près, nous permet de prendre conscience de son immensité. Notre étude du terrain se déroule en trois étapes suivant un itinéraire qui se structure à partir des différents lieux de recherche attentivement sélectionnés. La pratique de terrain a été orientée par l'approche spatiale en suivant la trame urbaine qui s'étend le long de l'axe du Yangzi.

La pratique des terrains multi-situés dans le bassin du Yangzi nous a apporté trois pistes de réflexion qui sous-tendent notre recherche : d'abord, l'observation s'immerge dans la vie de la population (citadins et paysans). Nous partageons leur expérience à plusieurs niveaux : mode de pensée des habitants, conditions d'habitat, points de vue politique, etc., ce qui nous fournit une clé pour comprendre les réactions des habitants face à l'urbanisation et la mise en place de la politique de développement déséquilibré. Concrètement, nous avons rencontré des habitants de différentes régions et nous avons été hébergés parfois chez des particuliers. À travers les échanges noués, nous pouvons sentir la césure que la disparité régionale a

provoqué entre les régions enfermées et les régions développées. Ensuite, la pratique du terrain à travers l'observation du paysage urbain sur un long trajet en parcourant le haut, le moyen et le bas Yangzi, en train, en autocar ou par voie fluviale, et en s'imprégnant de l'atmosphère des villes par la déambulation, nous conduit à avoir une réflexion comparative entre le haut, le moyen et le bas Yangzi dans plusieurs domaines (villes, espaces ruraux, transports, l'implantation des entreprises, etc.). Enfin, la pratique du terrain nous met face à nos limites, car, faute de temps, de données statistiques, mais aussi parce qu'il est très difficile de mener un travail de fond rigoureux sur l'ensemble du bassin du Yangzi, notre recherche est impossible à l'échelle de l'ensemble du bassin hydrographique du Yangzi. En laissant de côté la région de la source du Yangzi (Qinghai), ainsi que des régions partiellement encadrées dans le bassin hydrographique, notre recherche vise concrètement neuf circonscriptions provinciales riveraines yangziennes. Elles sont, de l'amont vers l'aval : le Sichuan, Chongqing, le Hubei, le Hunan, le Jiangxi, l'Anhui, le Zhejiang, le Jiangsu et Shanghai. De plus, concernant l'Anhui, le Jiangsu et le Zhejiang, notre recherche n'aborde que le terrain circonscrit dans le périmètre du delta du Yangzi.

c) Les entretiens

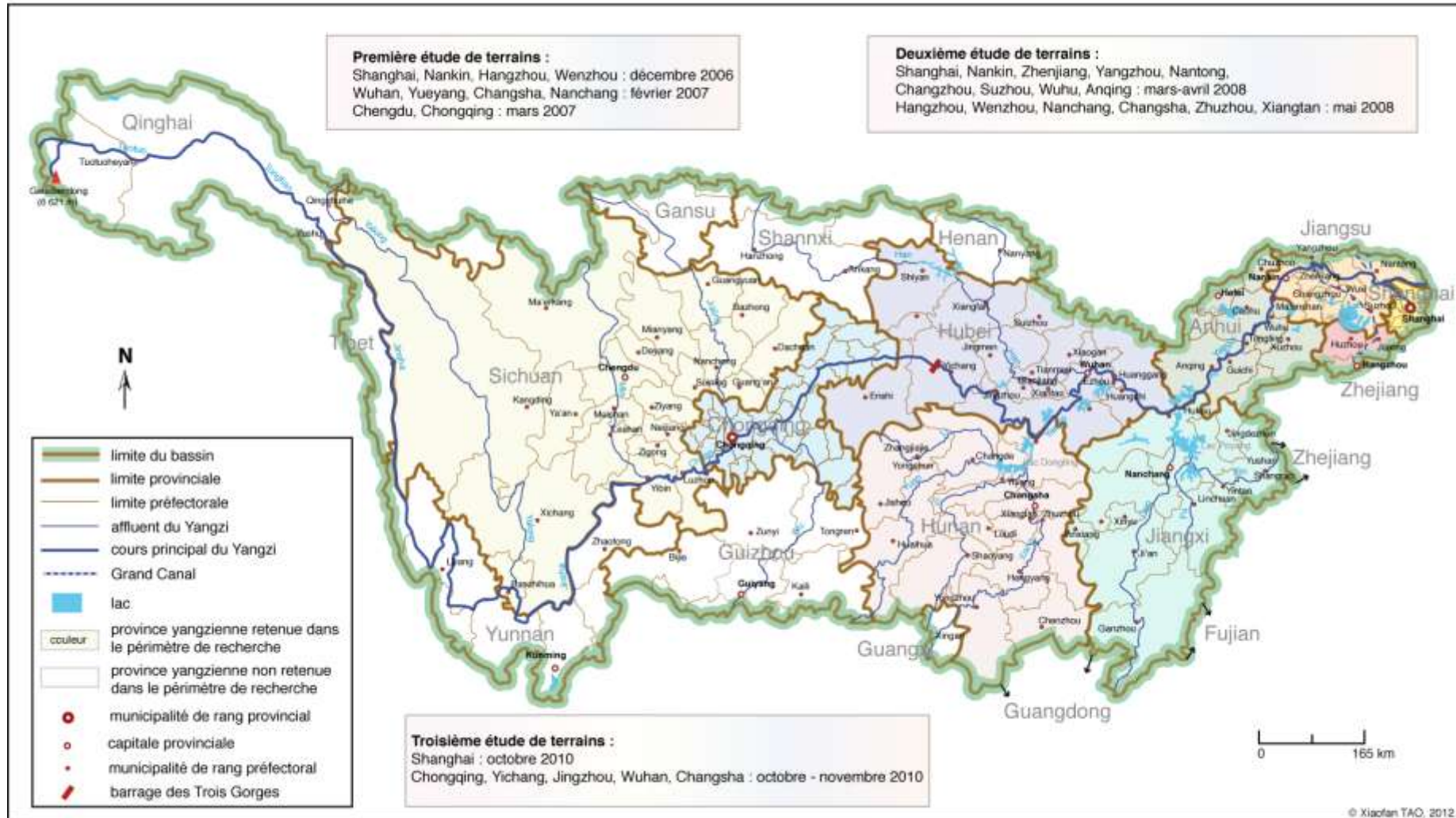
Outre les sources écrites, l'observation du terrain, nos sources reposent principalement sur les discours et les entretiens que nous avons pu effectuer sur place. Les personnes rencontrées sont principalement des professeurs d'université, des acteurs de l'aménagement du territoire et des responsables du bureau d'administration.

Dans le cadre de notre recherche, nous avons favorisé deux pistes d'entretiens spécifiques. Il s'agissait d'abord de rencontrer des géographes dont l'expérience porte sur la recherche du bassin du Yangzi. Nous tenons à préciser que des entretiens d'importance ont été menés en avril 2008 auprès d'un groupe de chercheurs de l'Institut de géographie et de limnologie de Nankin (dépendant de l'Académie des sciences de Chine). Ces géographes ont consacré plus de vingt ans de leurs carrières à étudier diverses facettes du bassin du Yangzi. Des entretiens réalisés de façon semi-directive avec eux nous permettent d'éclairer plusieurs questions concernant le choix de la méthode de recherche, la façon d'appréhender le bassin du Yangzi, la détermination de la thématique de recherche et des questions plus concrètes en matière de politique urbaine et de stratégie de développement. Également, nous avons formulé des interrogations sur des points très précis, que nous avons soumises à des acteurs de l'aménagement du territoire. Cette étape s'est déroulée principalement au sein de la Commission des ressources en eau du Yangzi à Wuhan (niveau régional) et dans des

institutions politiques locales (bureau de communication, service d'urbanisme par exemple), et il nous a toujours fallu au préalable obtenir des autorisations d'entretien.

Si l'on compare ces deux types d'entretien, le contact avec les professeurs était plus spontané mais nous avons constaté que les chercheurs chinois préféraient exprimer leurs idées personnelles et opinions politiques à travers un discours ou un entretien libres, sans le montrer directement dans leurs ouvrages ou articles publiés. Ce qui pose question sur la liberté d'expression dans le domaine de la recherche scientifique en Chine. En outre, nous nous sommes rendus à l'évidence que les entretiens avec les acteurs politiques et l'accès aux documents officiels étaient difficiles, ces entretiens sont souvent soumis à des conditions strictes en vue de la délivrance d'autorisations. À titre d'exemple, lors de notre consultation documentaire à la Commission des ressources en eau du Yangzi à Wuhan, nous n'avons obtenu qu'un court temps de lecture, la photocopie et la photographie ainsi que la prise de note sont interdites.

Carte 4 : Calendrier des études de terrains



© Xiaofan TAO, 2012

Source: Zhongguo ditu [Atlas de la Chine], Pékin, Zhongguo ditu chubanshe, 2011.

L'organisation du plan

C'est à travers l'évolution d'un grand fleuve chinois et sa recomposition spatiale que nous avons proposé une analyse en trois temps en montrant le rôle de la politique d'aménagement du territoire dans la trajectoire du bassin du Yangzi.

La première partie de notre étude ouvre une fenêtre sur la composition physique et l'évolution historique du bassin. L'idée est d'éclairer le rôle élémentaire du fleuve dans sa structuration de l'espace : source de vie, berceau de civilisation, base de l'agriculture, concentration humaine. Le premier chapitre contribue à donner une vision globale du bassin du Yangzi à travers ses caractéristiques hydrographiques. Il insiste sur les rôles fondamentaux du Yangzi dans la création de l'espace en approvisionnant ses régions agricoles. Le second chapitre met en évidence les relations d'interdépendance entre le Yangzi et ses riverains. Les questions concernant la formation de la civilisation yangzienne, le glissement de la production agricole à la production industrielle, la relation imbriquée entre fleuve, port et arrière-pays, ainsi que les mouvements migratoires historiques dans le bassin seront aussi envisagés. À la fin de ce chapitre, nos analyses auront pour cible la maîtrise et la gestion de l'eau dans le passé et nous découvrirons plus concrètement la formation de l'espace yangzien à travers la mise en place des grands travaux hydrauliques historiques.

Dans une seconde partie, les compositions spatiales du bassin du Yangzi seront analysées. L'objectif de cette partie est d'identifier la structure spatiale du bassin sous l'effet de l'application des diverses politiques de développement et l'action de l'aménagement du territoire. Le troisième chapitre traitera les questions liées à la mise en place des politiques d'ouverture et les politiques urbaines contemporaines. Dans le quatrième chapitre, nos analyses porteront particulièrement sur les phénomènes de l'étalement urbain, de la périurbanisation et l'émergence de régions urbaines, ainsi que leurs conséquences sur la recomposition de l'armature urbaine du bassin. Le cinquième chapitre révélera les relations entre les espaces urbain et rural dans l'objectif de la recherche de l'équité territoriale du bassin malgré la persistance du dualisme ville/campagne. Le sixième chapitre appréhendera l'action d'aménagement du territoire dans la construction du système « fleuve-région » à travers la mise en place des grands travaux hydrauliques et la recomposition sectorielle. Enfin, pour approfondir cette notion de « fleuve-région » et constater au plus près comment renforcer les liens internes d'un bassin fragmenté, un septième chapitre vient enrichir nos analyses à travers l'étude du développement du réseau de transport multimodal yangzien dans l'intégration économique du bassin du Yangzi.

Dans la troisième partie, notre huitième chapitre contribuera à expliquer le point essentiel de la politique de développement mise en place dans la vallée du Yangzi en étudiant le rôle des divers acteurs qui participent à l'aménagement du bassin. Le mode de gouvernance du bassin, les intentions et le rôle de l'État, des collectivités locales, des entreprises et des acteurs associatifs, qui participent à l'aménagement du territoire du bassin, ainsi que leur mode de coopération et leurs conflits d'intérêts qui peuvent se poser, constitueront l'angle d'analyse retenu.

PREMIÈRE PARTIE

Le Yangzi et les facteurs de la construction de son territoire régional

Introduction de la première partie

Le bassin du Yangzi renvoie l'image d'un espace déséquilibré qui, à lui seul, résume les disparités géographiques et économiques régionales du pays. Afin de mieux comprendre les origines et les étapes de la transformation de ces disparités, l'idée de cette première partie est, à travers l'histoire, d'interroger les différents facteurs initiaux qui composent et décomposent cet espace. À travers l'analyse tant des conditions hydrographiques qu'historiques et culturelles, il s'agit de tenter d'évaluer les potentialités d'unification de la vallée du Yangzi.

Le premier chapitre s'attache à démontrer de quelle manière le bassin du Yangzi crée une entité spatiale en fonction de ses caractéristiques hydrographiques et, en même temps, de mettre en évidence la complexité des éléments topographiques qui décomposent structurellement cet espace. Dans le deuxième chapitre, les caractéristiques historiques, culturelles, identitaires, patrimoniales et géopolitiques du bassin seront examinées dans le but de mettre en relief ce que nous appelons une « civilisation fluviale » yangzienne, laquelle est un facteur structurant de l'unité spatiale du bassin du Yangzi. Dans le troisième chapitre, les études ciblent l'évolution historique des travaux hydrauliques et montrent leurs répercussions socio-politico-économiques sur la formation et l'essor de la « région économique clé » yangzienne.

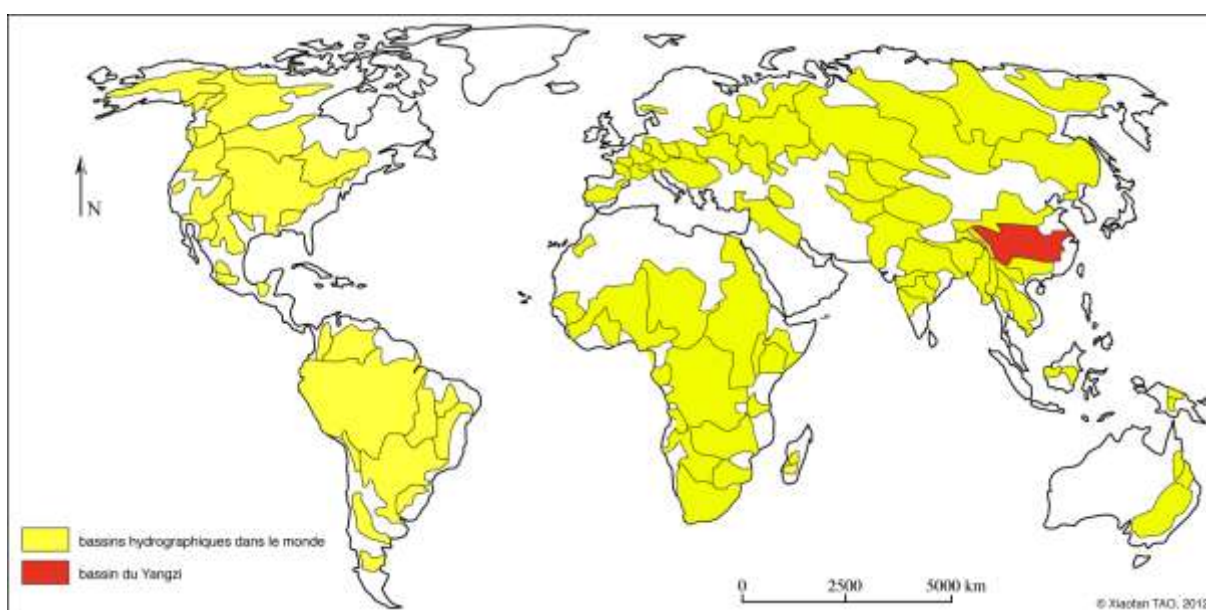
Chapitre I. Au fondement de la région du Yangzi : le fleuve et sa structuration de l'espace

Introduction du chapitre I

L'idée, selon laquelle le bassin du Yangzi est une entité structurelle unifiée, tire son origine avant tout de sa composition hydrographique. Après un parcours de 6 300 km, sur 20 degrés de longitude, le Yangzi draine un bassin versant de 1,8 million de kilomètres carrés et constitue une entité hydrographique ouest-est de la Chine. Dans ce chapitre introductif, nos analyses portent sur l'identification de cet espace à travers les caractéristiques physiographiques du bassin. Conséquence du relief accidenté et morcelé des trois paliers topographiques du pays, la composition hydrographique de la vallée du Yangzi est hétérogène. Le bassin est divisé en quatre grands ensembles qui se déroulent au fil du parcours du Yangzi : une région stérile de la source du Yangzi située dans les plateaux et les hautes terres montagneuses à l'ouest ; un haut Yangzi composé des régions marginales des hautes terres et du prospère bassin du Sichuan ; un moyen Yangzi de collines, bassins et plaines et enfin une région deltaïque ne dépassant jamais 50 m d'altitude. Les disparités géographiques sont très présentes dans le bassin du Yangzi.

Se situant aux alentours de 30° de latitude dans l'hémisphère Nord, long de 6 300 km⁸⁹, le Yangzi est le plus grand fleuve d'Asie, troisième fleuve de notre planète par son abondance et sa longueur⁹⁰. Il prend sa source sur le toit du monde – le haut plateau tibétain –, puis serpente à travers des paysages extrêmement variés, au milieu d'une grande diversité de peuples chinois ; il se jette enfin à l'est de l'île de Chongming dans la mer de Chine orientale.

Carte 5 : La figuration du bassin hydrographique du Yangzi dans le monde



Source : World Ressources Institute, 2003, http://multimedia.wri.org/watersheds_2003/.

⁸⁹ La détermination de la longueur du Yangzi est une question controversée. Dans la plupart de cas, les ouvrages retiennent traditionnellement la distance de 6 300 km. Mais la fourchette de l'ensemble des estimations proposées va de 6 211 km à 6 405 km. L'estimation la plus récente est datée de 2001. Suite à l'étude d'une quarantaine de photos satellites fournies par les géologues américains, l'Académie des sciences de Chine a annoncé officiellement la nouvelle estimation de la longueur du Yangzi : en prenant la rivière Dam comme source du Yangzi, la longueur du fleuve est fixée à 6 211,30 km. Afin d'avoir une cohérence d'ensemble, la longueur de tous les cours d'eau chinois que nous citons dans cette thèse, fait référence à l'*Annuaire statistique du bassin du Yangzi 2010*.

⁹⁰ Avec un débit moyen de 30 000 m³/s, le Yangzi se classe par son débit en tant que troisième grand fleuve mondial, derrière l'Amazonie (185 000 m³/s) et le Congo (42 000 m³/s). Si l'on considère le critère de la longueur, il conserve ce classement, devancé par le Nil (entre 6 499 km et 6 718 km) et l'Amazonie (entre 6 259 km et 6 800 km). Source : Brunet Roger, dir., *Géographie universelle*, Paris, Hachette-Reclus, 1992, vol. 3 « Amérique latine », p. 89 ; vol. 8 « Afrique du Nord – Moyen-Orient – Monde indien », p. 126.

Carte 6 : La répartition des bassins hydrographiques en Chine



Source : Zhongguo dianli baite quanshu [Encyclopédie de l'énergie électrique de la Chine], Pékin, Zhongguo dianli chubanshe, 2008, p. 28.

Avec un débit moyen de 30 000 m³/s, parcourant la Chine d'ouest en est, le méandre du Yangzi draine un bassin hydrographique qui s'étire sur 1,8 million de kilomètres carrés⁹¹ en se positionnant entre les 35°54' et 24°17' de latitude nord, des monts Kunlun aux monts Nanling, et entre les 112°25' et 90°33' de longitude est, des monts Tanggula à l'île de Chongming, ce qui représente environ un cinquième (18,84 %) du territoire chinois et concentre plus de 400 millions d'habitants, soit 38 % de la population nationale et plus de cinquante ethnies chinoises⁹².

La traversée sur plus de 20 degrés de longitude du Yangzi offre une occasion de synthèse du dispositif géographique est-ouest de la Chine : dans le cours supérieur du fleuve, le courant rapide se faufile entre les montagnes les plus hautes du monde et traverse des paysages où se déploient des scènes parmi les plus abruptes et spectaculaires de notre planète. Il révèle cependant un monde encore isolé et non exploité. Il aura fallu la construction du plus gigantesque barrage du monde, le barrage des Trois Gorges, à Sandouping, pour retenir les courants du Yangzi et créer un centre de production hydroélectrique permettant d'alimenter des « régions économiques clés »⁹³ du Yangzi, lesquelles sont implantées, le long du fleuve, dans le bassin du Sichuan, dans les plaines des lacs et dans le delta du Yangzi. Dans les cours moyen et inférieur, le fleuve constitue la plus belle artère navigable de l'Asie, nourrit et relie les villes les plus prospères du pays. Pour les Chinois, le Yangzi est un fleuve éternel, il est le *Changjiang*, le « Long Fleuve », ou *Wanli Changjiang*, le « Fleuve des mille li »⁹⁴.

⁹¹ Suivant les statistiques chinoises *Annuaire statistique du bassin du Yangzi 2010*, le bassin du Yangzi mesure 1 808 500 km², tandis que l'Institut des ressources mondiales (*Water Resources eAtlas*, 2003, http://multimedia.wri.org/watersheds_2003/) l'estime d'une superficie de 1 722 193 km².

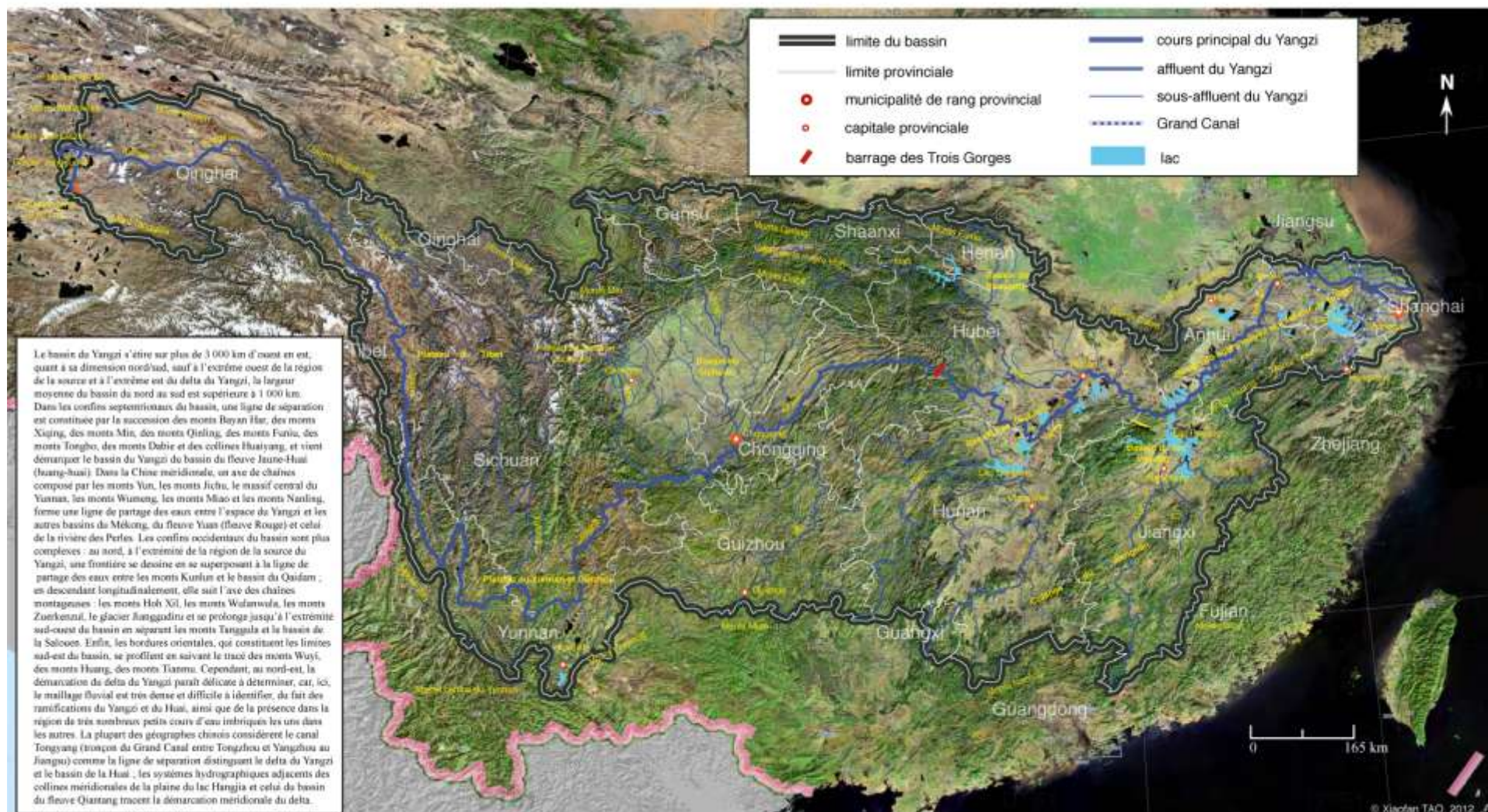
⁹² Ministère des Eaux, *Changjiang nianjian* [Annuaire statistique du bassin du Yangzi], Wuhan, Changjiang nianjianshe, 2010, p. 12.

⁹³ Le terme de « région économique clé » est inventé par le célèbre géographe chinois Ch'ao-ting Chi, lorsqu'il étudie les régions économiques de la Chine impériale à travers les grands travaux hydrauliques publics. Il identifie quatre « régions économiques clés » pour la Chine des Han : la vallée des cours moyen et inférieur du fleuve Jaune, le bassin du Sichuan, la vallée des cours moyen et inférieur du Yangzi et la vallée de la rivière des Perles. Aujourd'hui, la domination des « régions économiques clés » se poursuit. Dans la vallée du Yangzi, le bassin du Sichuan, les plaines des deux lacs ainsi que le delta du Yangzi demeurent les cœurs régions pour le développement économique du bassin. Source : CHI Ch'ao-Ting, *Key economic areas in Chinese history as revealed in the development of public works for water-control*, New York, Augustus M. Kelley, 1970, 168 pages.

⁹⁴ *Changjiang*, *Wanli Changjiang* et *Yangzijiang* sont les appellations en chinois du Yangzi. Les appellations françaises les plus courantes sont : Yangtsé, Yangtze ou Yang-tseu-Kiang. Autrefois, on parlait aussi du « Fleuve Bleu », terme français colonial inventé au XIX^e siècle.

Le « li » est l'unité de base traditionnelle de longueur pour les pays d'Asie orientale. Elle date de l'époque des Zhou (1025-221 av. J.-C.) en Chine. Aujourd'hui, la longueur d'un li est d'environ 500 m.

Carte 7 : La structure topographique de la vallée du Yangzi



Source : Commission des ressources en eau du Yangzi, *Changjiang linyu ditu* [Atlas du bassin du Yangzi], Pékin, Zhongguo ditu chubanshe, 1999, p. 8.

I.1. Le Yangzi – «fleuve des mille li »

Le Yangzi coule de bout en bout de la Chine et porte, depuis la dynastie des Qin, diverses appellations tout au long de son parcours vers la mer. Le fleuve était auparavant connu sous les dynasties des Qin-Han (de 221 av. J.-C. à 207 av. J.-C. et de 206 av. J.-C. à 220 ap. J.-C.) sous le nom de *Jiang* (fleuve) et de *Da Jiang* (grand fleuve). Son appellation moderne en chinois, le *Changjiang*, qui signifie littéralement «le long fleuve », est un héritage de la fin des dynasties du Sud et du Nord (420-581)⁹⁵. C'est actuellement le nom le plus courant dans la langue chinoise. Pour les Chinois, le nom de *Changjiang* a une forte charge historique et poétique. Aujourd'hui, cette appellation demeure par attachement à la tradition, tandis que la nouvelle image du fleuve véhicule une valeur de «modernisation » qui est profondément ancrée dans les mentalités chinoises du XXI^e siècle.

Quant au «Yangzi », à l'origine, il ne représente pas l'intégralité du fleuve. La dénomination «Yangzi » est un dérivé de «Yangzijin », nom de l'ancien bac qui servait pour traverser le fleuve dans son cours inférieur à l'époque de la dynastie des Sui (581-618) et il est considéré à ses débuts comme le nom du cours d'eau qui s'étend entre Yangzhou et Zhenjiang (ces deux villes sont localisées face à face des deux côtés du fleuve dans la province du Jiangsu). Au fur et à mesure, les riverains prennent l'habitude d'appeler l'ensemble du cours inférieur «Yangzi ». Sous la dynastie des Ming, les missionnaires et les commerçants occidentaux s'approprient cette appellation, laquelle est appliquée en anglais pour l'ensemble du fleuve et se répand ensuite en Occident⁹⁶.

I.2. La répartition du maillage hydrographique

Le bassin hydrographique du Yangzi est organisé essentiellement grâce au drainage des milliers de cours d'eau⁹⁷ qui se jettent dans le cours principal. Le Yangzi reçoit, pendant son parcours, les eaux de 1 090 affluents : on compte 700 cours d'eau importants, dont 18 ont une longueur supérieure à 500 km, 6 dépassant les 1 000 km. On estime d'ailleurs que 437 affluents drainent un sous-bassin supérieur à 1 000 km², parmi lesquels 49 irriguent un

⁹⁵ YE Zhongshu, *Changjiang wenmingshi* [Histoire de la civilisation yangzienne], Shanghai, Shanghai jiaoyu chubanshe, 2001, pp. 6-10.

⁹⁶ *Ibid.*, p. 9.

⁹⁷ Ces cours d'eau sont tous les chenaux naturels et tous les chenaux superficiels ou souterrains dans lesquels s'écoulent un flux d'eau continu ou temporaire.

bassin de plus de 10 000 km² et 9 drainent un bassin dépassant 50 000 km²⁹⁸. Plus de 90 affluents possèdent un débit moyen (calculé sur plusieurs années) supérieur à 100 m³. Le débit des neuf plus grands affluents (par l'étendue de leur bassin) dépasse les 1 500 m³. En outre, s'ajoutent à ce maillage 15 200 km² de lacs naturels (tous ont une superficie supérieure à 1 km²) et, pour 13 d'entre eux, elle est supérieure à 100 km²⁹⁹.

Dans les faits, la répartition du réseau fluvial dépend essentiellement de la disposition géomorphologique du bassin, mais il faut tenir compte également de la distribution des précipitations et du ruissellement. Il se forme dans le bassin du Yangzi une répartition du cours d'eau s'abaissant en suivant un gradient longitudinal de l'est vers l'ouest. La densité du réseau fluvial est d'environ 0,5 km/km² dans les cours moyen et inférieur, notamment, et peut atteindre 0,7 km/km² lorsque les collines sont présentes. Quant au cours supérieur, dans la plupart des cas, la densité n'y dépasse pas 0,5 km/km²¹⁰⁰.

Dans l'ensemble du bassin, les zones où la densité de voies d'eau est la plus élevée sont celles de la région du delta du Yangzi et des régions des plaines lacustres. Notamment, dans le delta du Yangzi, la densité fluviale atteint 6,4 à 6,7 km/km². Plus particulièrement, la plaine du lac Hangjia, qui se situe dans le sud du delta, présente une densité de voies d'eau de 12,70 km/km², devenant la région où les cours d'eau sont les plus abondants de la Chine¹⁰¹. Ce phénomène est dû à la concentration et l'accélération des activités humaines dans ces régions fertiles.

En fonction de la répartition des affluents yangziens, le bassin peut se subdiviser en onze bassins élémentaires correspondant à la surface d'alimentation des affluents se jetant dans le cours d'eau principal. La ligne de séparation du cours principal nord / sud donne la possibilité de distinguer plusieurs sous-systèmes de drainage suivant la localisation des grands affluents et lacs. Depuis la rive gauche du Yangzi, quatre systèmes de drainage importants sont identifiables : les bassins du Yalong, du Jialing, du Min-Tuo et du Han. Depuis la rive droite, se distinguent le bassin du Wu et les systèmes hydrographique des trois grands lacs de Dongting, de Poyang et de Tai.

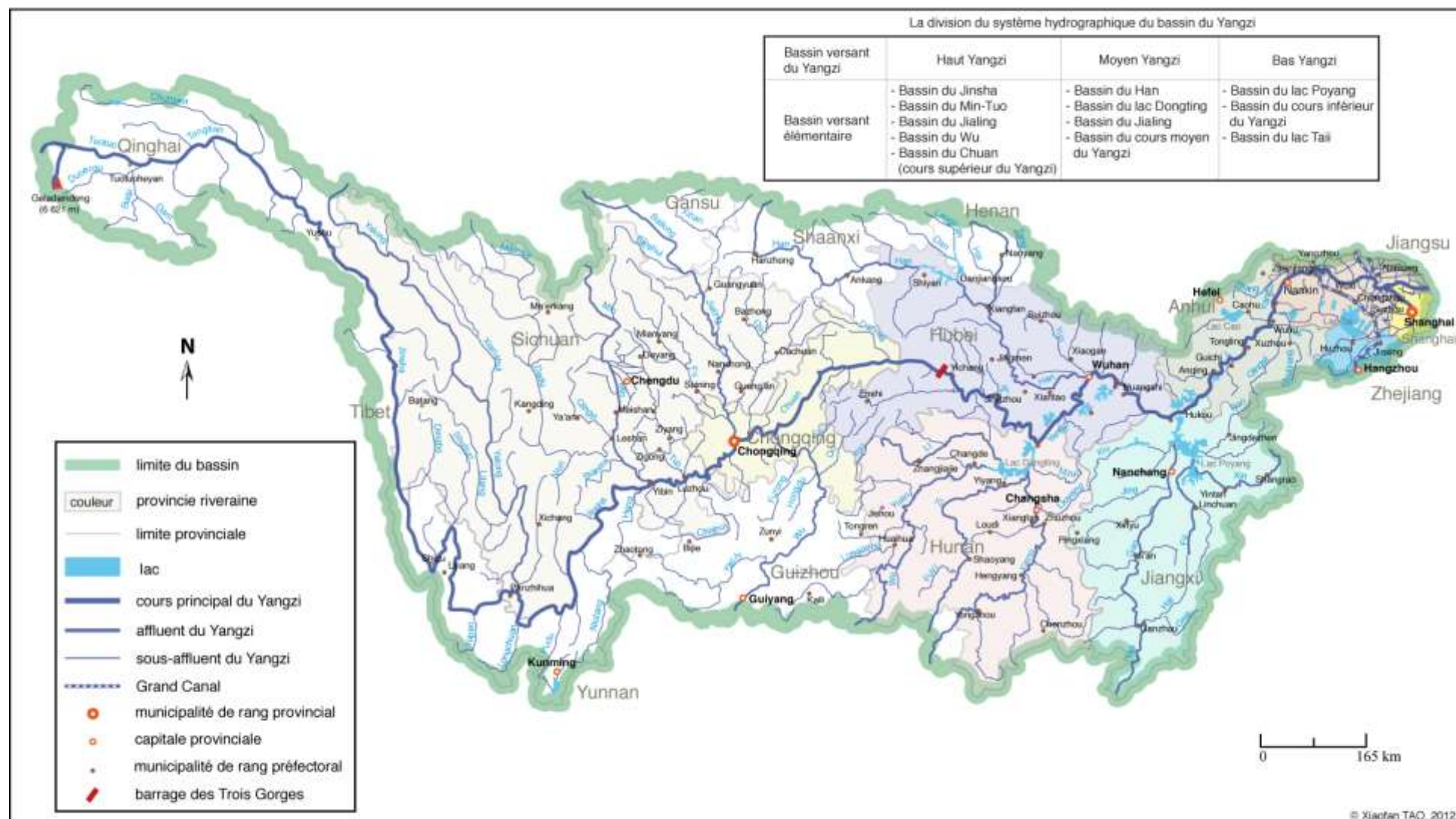
⁹⁸ Les neuf plus grands affluents du Yangzi sont (d'ouest en est) : le Yalong, le Min, le Dadu, le Jialing, le Wu, le Yuan, le Xiang, le Han, et le Gan. Avec un bassin qui s'étend sur 160 000 km², le troisième plus long affluent du Yangzi, le Jialing draine le plus vaste sous-bassin du Yangzi en traversant le Shaanxi, le Sichuan et Chongqing.

⁹⁹ Commission des ressources en eau du Yangzi, *Changjiang liuyu ditu* [Atlas du bassin du Yangzi], Pékin, Zhongguo ditu chubanshe, pp. 229-231.

¹⁰⁰ *Ibid.* p. 230.

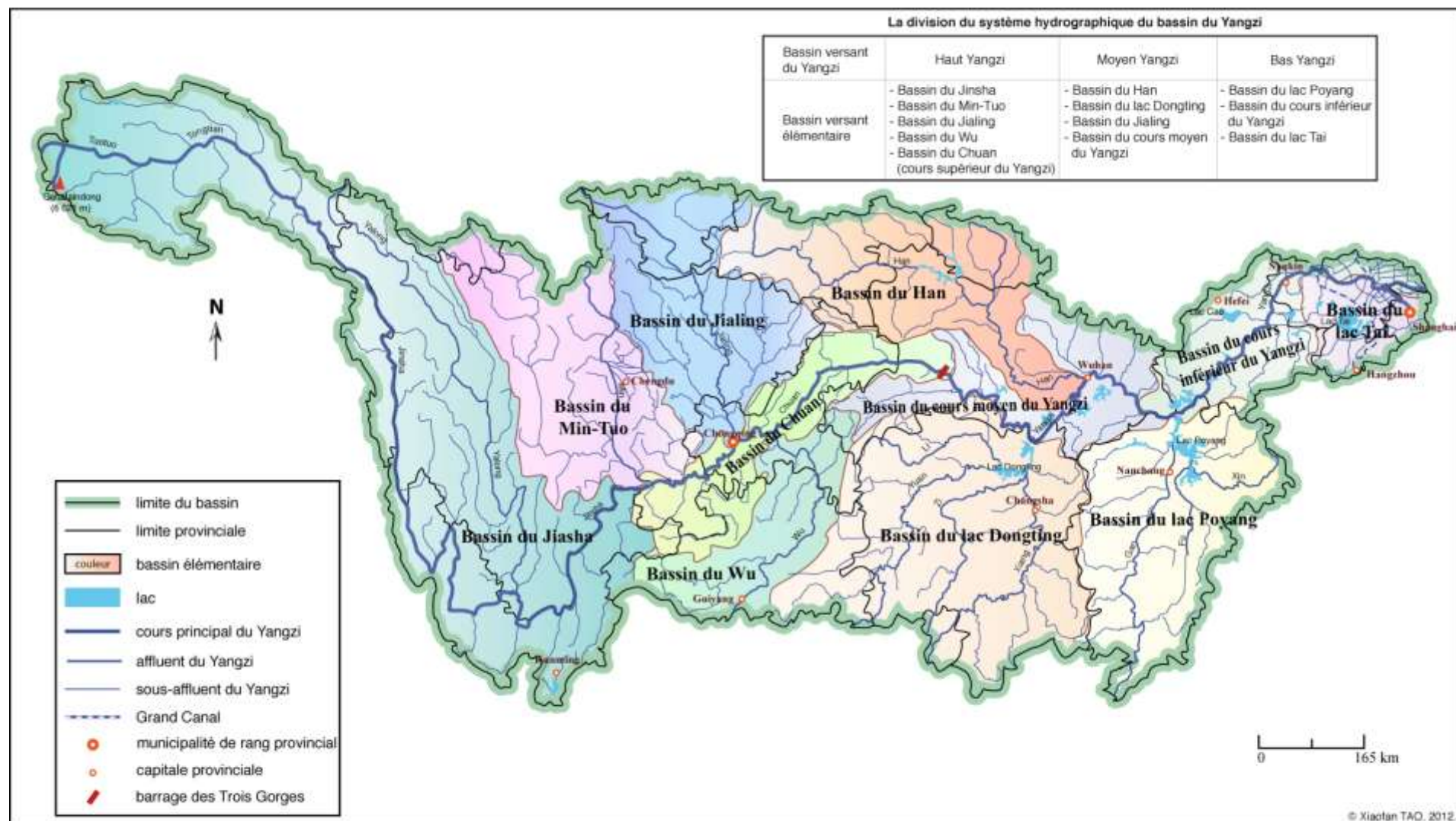
¹⁰¹ *Ibid.* p. 231.

Carte 8 : La répartition du maillage fluvial dans la vallée du Yangzi



Source: Commission des ressources en eau du Yangzi, *Changjiang luyu ditu* [Atlas du bassin du Yangzi], Pékin, Zhongguo ditu chubanshe, 1999, p. 67.

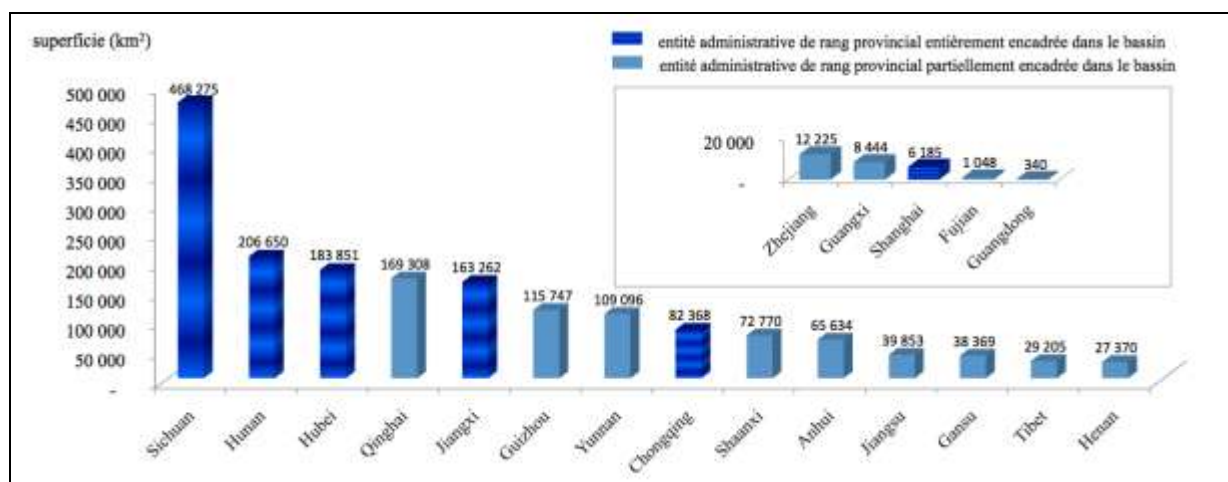
Carte 9 : La répartition des bassins élémentaires dans la vallée du Yangzi



Source: Commission des ressources en eau du Yangzi, *Changjiang luyu dituqi* [Atlas du bassin du Yangzi], Pékin, Zhongguo ditu chubanshe, 1999, p. 67.

En tant que principale pénétrente ouest-est de l'intérieur vers le littoral, le Yangzi relie onze circonscriptions de rang provincial : le Tibet, le Qinghai, le Sichuan, le Yunnan, Chongqing, le Hubei, le Hunan, le Jiangxi, l'Anhui, le Jiangsu et Shanghai. Il reçoit, lors de son parcours, les eaux de plus de 700 affluents importants et 15 200 km² de surface de lacs naturels (dont la superficie est de plus d'un kilomètre carré)¹⁰². Ces divers réseaux se jetant dans le Yangzi constituent le bassin hydrographique chinois le plus étendu recouvrant, au-delà des onze régions riveraines, une certaine partie des provinces du Gansu, du Shaanxi, du Henan, du Guizhou, de la région autonome du Guangxi, des provinces du Guangdong, du Fujian et du Zhejiang (cf. carte 10).

Graphique 2 : La répartition de la superficie provinciale dans le bassin du Yangzi
(La superficie totale du bassin du Yangzi : 1 800 000 km²)



Source : Ministère des Eaux, *Changjiang nianjian* [Annuaire statistique du bassin du Yangzi], Wuhan, Changjiang nianjianshe, 2010.

¹⁰² *Ibid.*, p. 269.


**Tableau 3 : La répartition du territoire et de la population provinciale
dans le bassin du Yangzi**

	Circonscription de rang provincial	Superficie du territoire inscrite dans le bassin (km ²)	Pourcentage de la superficie du bassin (%)	Population (2009)		Taux d'urbanisation (%)
				Totale	Urbaine	
1	Shanghai	6 341	0,35 %	1 921 000	1 702 000	88,60 %
2	Jiangsu	39 853	2,21 %	7 725 000	4 295 000	55,60 %
3	Zhejiang	12 225	0,68 %	5 180 000	2 999 000	57,90 %
4	Fujian	1 048	0,06 %	3 627 000	1 864 000	51,40 %
5	Anhui	65 634	3,65 %	6 131 000	2 581 000	42,10 %
6	Jiangxi	163 262	9,07 %	4 432 000	1 914 000	43,18 %
7	Henan	27 370	1,52 %	9 487 000	3 577 000	37,70 %
8	Hubei	183 851	10,21 %	5 720 000	2 631 000	46,00 %
9	Hunan	206 650	11,48 %	6 406 000	2 767 000	43,20 %
10	Guangdong	340	0,02 %	9 638 000	6 110 000	63,40 %
11	Guangxi	8 444	0,47 %	4 856 000	1 904 000	39,20 %
12	Chongqing	82 432	4,58 %	2 859 000	1 475 000	51,59 %
13	Sichuan	468 275	26,01 %	8 185 000	3 168 000	38,70 %
14	Guizhou	115 747	6,43 %	3 798 000	1 135 000	29,89 %
15	Yunnan	109 096	6,06 %	4 571 000	1 554 000	34,00 %
16	Shaanxi	72 770	4,04 %	3 772 000	1 641 000	43,50 %
17	Gansu	38 369	2,13 %	2 635 000	1 641 000	41,90 %
18	Tibet	29 205	1,62 %	2 900 000	690 000	23,80 %
19	Qinghai	169 308	9,40 %	5 570 000	2 330 000	41,90 %
	Ensemble du bassin du Yangzi	1 800 000	100 %	48 559 000	23 532 000	48,46 %

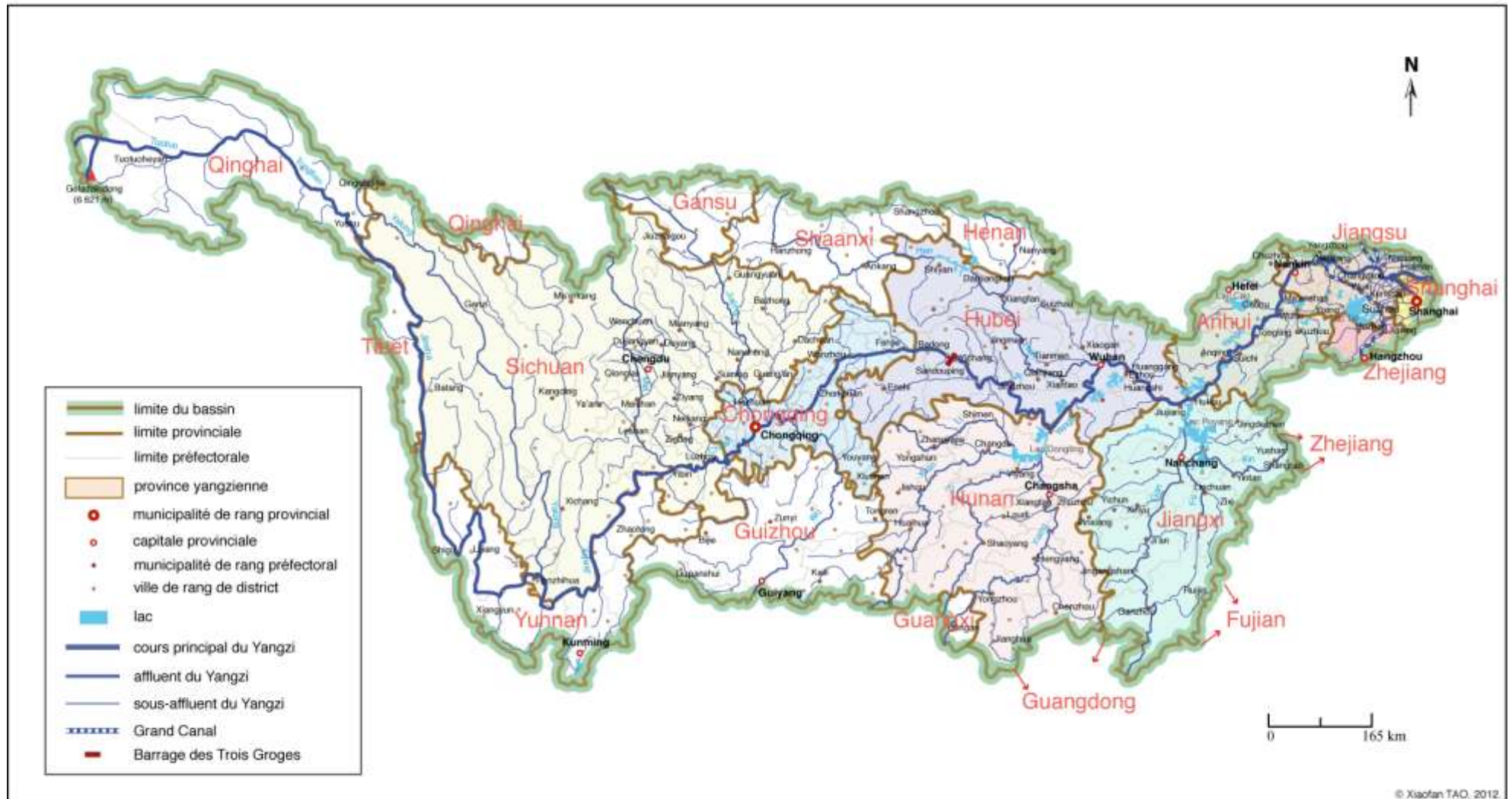
Source : Ministère des Eaux, *Changjiang nianjian* [Annuaire statistique du bassin du Yangzi],

Wuhan, *Changjiang nianjianshe*, 2010 ;

Zhongguo tongji nianjian [Annuaire statistique de la Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010

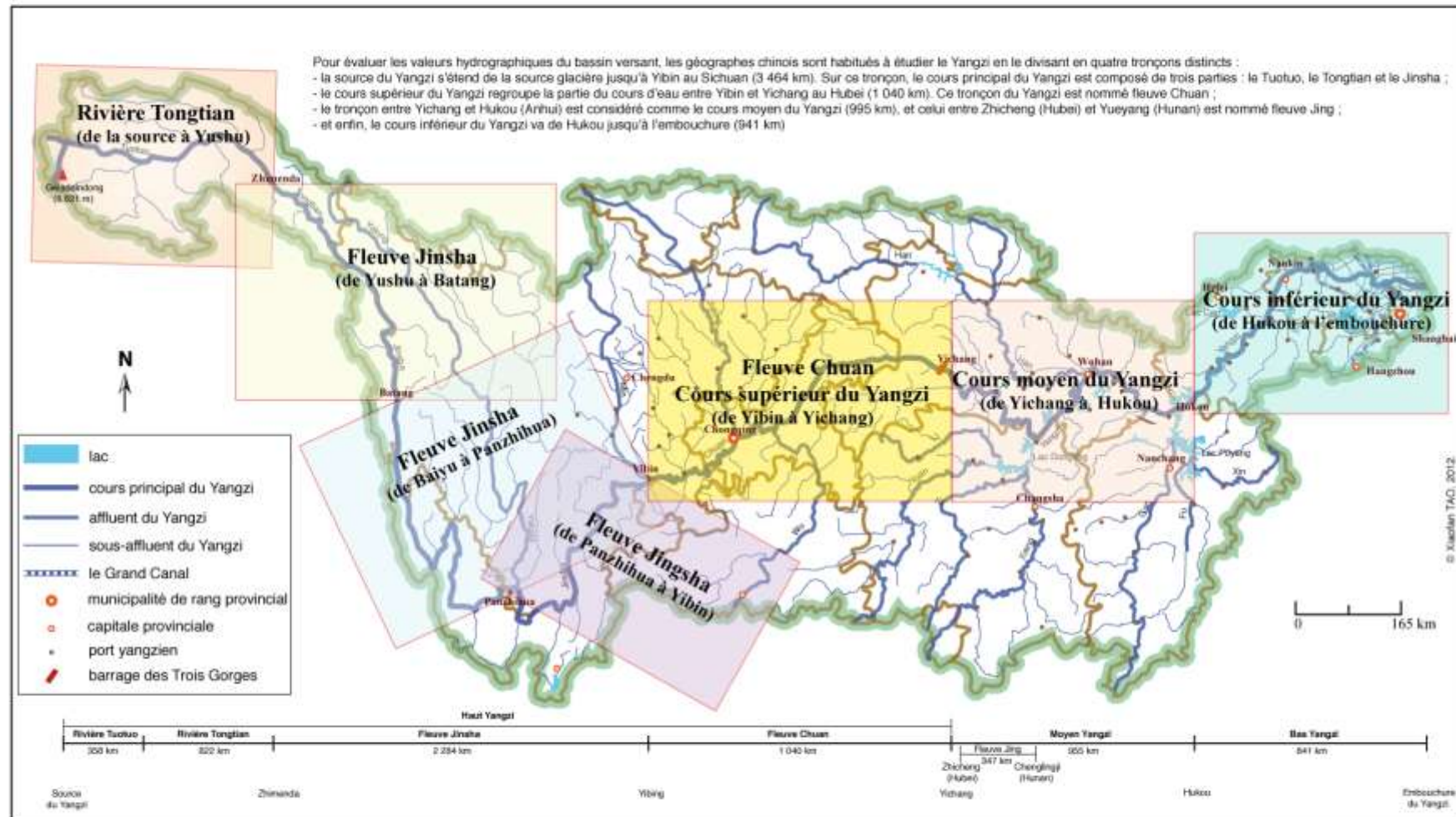
 Région yangzienne incluse dans le cadre de notre recherche

Carte 10 : La division administrative du bassin hydrographique du Yangzi



Source: Commission des ressources en eau du Yangzi, *Changjiang linyu ditu* [Atlas du bassin du Yangzi], Pékin, Zhongguo ditu chubanshe, 1999, p. 25.

Carte 11 : La répartition du haut, du moyen et du bas Yangzi



Source: Commission des ressources en eau du Yangzi, *Changjiang linyu ditu* [Atlas du bassin du Yangzi], Pékin, Zhongguo ditu chubanshe, 1999, p. 74.

1.2.1. La source du fleuve

Le Yangzi prend sa source au flanc sud-ouest du Geladandong (avec une altitude de 6 621 m ou de 21 722 pieds au-dessus du niveau de la mer), point culminant des monts Tanggula aux confins du Tibet et du Qinghai¹⁰³. Ce sont les plus grands glaciers du Jianggudiru au sud-ouest du Geladandong, qui s'égouttent pour former les sources du fleuve (photos 1 et 2). Le filet d'eau est grossi par un réseau de chenaux et de marais qui forment la rivière Naqin au lit caillouteux. Celle-ci s'écoule d'abord vers le nord, puis à sa jonction avec le Qiesumei et le Tuotuo (la rivière qui murmure), que les explorateurs ont désigné comme la source du Yangzi¹⁰⁴, émerge. Le Yangzi entame son voyage vers l'est depuis ce point.

Tout au long de son parcours sur le haut plateau tibétain, le Yangzi change plusieurs fois de nom. Dans les glaciers, au-dessous de 5 000 m d'altitude, il est la rivière Tuotuo et s'écoule tranquillement sur une longueur de 358 km. Rejoint par son affluent, le Dam, il devient la rivière Tongtian (la rivière qui traverse les cieux). Puis traversant une succession de chutes et de rapides, le Tongtian s'écoule en torrents sur 813 km jusqu'à Zhimenda dans la province du Qinghai.

La région de la source du Yangzi est connue pour son paysage glacé et désolé, les activités humaines sont très peu présentes, en dehors de quelques Tibétains gardant les troupeaux de yacks. Il faut aller jusqu'à Yushu (Qinghai) pour voir apparaître les premières activités d'agriculture et de sylviculture du Yangzi.

¹⁰³ *Ibid.*, p. 256.

¹⁰⁴ Dans les années 1970, les autorités chinoises décident d'organiser une exploration avec pour mission de déterminer quelle est la vraie source du Yangzi. En 1976, après des années d'études sur le terrain, les scientifiques et les explorateurs de l'Institut chinois de recherches géographiques ont annoncé que le glacier du Jianggudiru et la rivière Tuotuo formaient la source première du Yangzi. Une autre expédition, financée par la *National Geographic Society* en 1985, a contesté ce résultat. Ces experts ont déclaré que la rivière Dam (Danqu), un peu plus longue que la rivière Tuotuo, serait la vraie source. Confirmées par l'Institut de télédétection de l'Académie des sciences de Chine en 2007, les recherches en SIG et RS ont révélé que le Dam qui prend sa source dans le haut marais du district Duo du Qinghai est environ 2 km plus long que le fleuve Tuotuo. Mais la plupart des scientifiques ont généralement admis que le Jianggudiru est bien la source première.

Photos 1 et 2 : Les glaciers du Jianggudiru au sud-ouest du Geladandong



Photo 3 : Point de confluence où le Danqu rejoint le Tuotuo



Photo 4 : Le fleuve Tongtian au Qingha



Source : photographi épar Sui Xiaojie, journaliste du *Journal du soir de Shiyan* (Hubei), mai, 2007.

I.2.2. Le cours sup érieur du Yangzi

Le tronçon suivant, plus long encore, 2 284 km, qui franchi le passage escarpé entre Zhimenda et Yibin (Sichuan), porte un autre nom : Jinsha (sables dorés). Tout d'abord, le cours d'eau coule à vive allure longitudinalement vers le sud et traverse les hautes montagnes de la chaîne des Hengduan (chaîne qui fend l'horizon) en formant une frontière naturelle entre le Tibet et la province du Sichuan, puis il plonge vers le nord-est en pénétrant les provinces du Yunnan et du Sichuan. C'est à quelques pas de la ville de Shigu (Yunnan) que le Yangzi accomplit son premier virage le plus spectaculaire en se retournant pratiquement sur lui-même (un angle de plus de 270 degré), pour poursuivre son chemin en se dirigeant complètement au nord. Sans ce brusque changement de trajectoire, les eaux du Yangzi quitteraient la Chine pour se déverser en Indochine comme les fleuves du Mékong et celui de la Salouen. À partir de là, les eaux du Yangzi commencent une inflexion vers l'est.

Une grande partie du cours d'eau du Jinsha est remarquable en ce qu'elle parcourt la chaîne Hengduan où les montagnes sont élevées (jusqu'à plus de 5 400 m) et escarpées, et traverse de

profondes et étroites vallées. Les falaises peuvent dominer les eaux tumultueuses d'une hauteur de 3 000 m. À la faveur de la topographie, grâce à la dénivellation de 3 300 m du Jinsha, le Yangzi cumule dans ce tronçon environ cent milles mégawatts d'énergie hydraulique, soit plus de 40 % du total du Yangzi¹⁰⁵.

L'amont du fleuve Jinsha fait partie d'une des régions les moins développées de Chine. Sa faible densité de population crée un contraste par rapport à ses abondantes ressources minérales, forestières et hydroénergétiques. En aval, entre Shigu (Yunnan) et Yibin (Sichuan), émergent quelques grandes concentrations urbaines et industrielles comme Kunming, métropole régionale du sud-ouest de la Chine, et Panzhihua, grande ville industrielle¹⁰⁶ implantée sur la rive droite du Jinsha. D'ailleurs, l'abondante réserve d'énergie hydraulique permet l'édification de quelques grandes bases hydroélectriques dans le bas Jinsha. Ici, le volume d'eau annuel moyen est de 14,55 millions de mètres cubes, environs 1/3 de celui des Trois Gorges. L'hydroénergie générée est d'environ 42 310 MW (mégawatts), soit 46 % de la production du Yangzi. Là où l'affluent Yalong¹⁰⁷ rejoint le Jinsha, se trouve le deuxième plus grand barrage chinois, celui d'Ertan.

¹⁰⁵ *Changjiang liuyu dituji* [Atlas du bassin du Yangzi], *op. cit.*, p. 208.

¹⁰⁶ La ville de Panzhihua est réputée pour ses ressources minières abondantes (capitale du vanadium et du titane). Elle est également l'une des plus grandes bases sidérurgiques de Chine. Développée pour les besoins de la stratégie politique de « la troisième ligne de défense » dans les années 1960, Panzhihua, à l'origine un district modeste, est devenue en l'espace de quarante ans une ville industrielle importante sur la rive droite du Jinsha en concentrant plus d'un million d'habitants. En 2008, son PNB par habitant dépasse celui de la capitale provinciale Chengdu et se classe au premier rang pour la province du Sichuan.

¹⁰⁷ La rivière Yalong est le deuxième plus long affluent du Yangzi (1 323 km). Prenant sa source dans les monts Bayan Har du Qinghai, elle s'écoule ensuite dans la province du Sichuan. Après avoir drainé un bassin de 128 000 km², elle se jette dans le Jinsha à l'est de Panzhihua aux confins du Sichuan et du Yunnan.

Photo 5 : Le Jinsha traversant les gorges de Tongjia



Photo 6 : Les vagues d'écoulements du Jinsha traversant les gorges du saut du Tigre



Source : photographié par Cui Jianzhong, journaliste de CCTV, juin, 2002.

Au terme du trajet du fleuve Jinsha, à la confluence de la rivière Min¹⁰⁸ et du Yangzi, naît un grand centre urbain et industriel : Yibin, lieu de convergence de diverses voies terrestres, ferrées, aériennes et fluviales. C'est à partir d'ici que le Yangzi devient navigable, la ville de Yibin est donc généralement considérée comme l'endroit où commence véritablement le parcours du Yangzi.

Après son entrée dans le territoire du Sichuan, le lit du Yangzi s'élargit progressivement, mais mesure encore moins de 30 m de large. Sur un parcours de 1 040 km, en drainant un bassin hydrographique d'environ 500 000 km², les eaux du Yangzi, sous le nom de *Chuanjiang* (fleuve du Sichuan), traversent la municipalité de Chongqing puis pénètrent dans le Hubei. Sur ce tronçon, le Min n'est pas le seul affluent à rejoindre le Yangzi dans la région. Venu du nord, le Tuo se jette dans le cours principal à l'est de Luzhou et le Jialing¹⁰⁹ rejoint le Yangzi à Chongqing, tandis que le Wu¹¹⁰ le gagne par le sud, à l'est de Fulin. Quatre cours d'eau arrosent donc la province du Sichuan, d'où l'appellation des « quatre rivières »¹¹¹. Il est

¹⁰⁸ La rivière Min est le plus important affluent du Yangzi par son débit. Long de 1 062 km, elle serpente à travers le Sichuan en drainant un bassin d'environ 133 500 km². Le célèbre système d'irrigation de Dujiangyan est situé sur son cours.

¹⁰⁹ Le Jialing est le troisième plus long affluent du Yangzi (1 119 km). Il prend sa source dans la province du Gansu et draine un bassin hydrographique de 159 638 km², le plus grand parmi les affluents du Yangzi. Il se jette dans le cours principal du Yangzi au port de Chaotian à Chongqing.

¹¹⁰ Prenant sa source dans la province du Guizhou, la rivière Wu est le plus important affluent sur la rive gauche du haut Yangzi. Long de 1 018 km, son bassin versant mesure 87 920 km². Elle se jette dans le Yangzi à l'ouest du district Fuling de la municipalité de Chongqing.

¹¹¹ On a souvent considéré que le nom du « Sichuan » (si est le chiffre quatre, *chuan* peut signifier la rivière) est dû au fait que quatre grands affluents du Yangzi que nous avons cités précédemment, arrosent et fertilisent la province. Cette explication a été citée par Pierre Gentelle dans son ouvrage *Chine et "diaspora"* et également reprise par les Chinois dans la série télévisée « La découverte du Yangzi » (épisode 5). Néanmoins, une interprétation plus crédible dévoile que le nom de Sichuan est dû à une division quadripartite départementale de l'époque de la Chine impériale. Sous la dynastie des Song, la province a été divisée entre le Yizhou, le Zizhou, le Lizhou et le Kuizhou, formant ainsi la province dite *si chuan* (c'est-à-dire les « quatre régions »).

à noter que, sur le tronçon de plus de 1 000 km depuis Panzhihua jusqu'à Fuling, onze affluents se déversent dans le cours principal du Yangzi. Cependant, à chaque point de jonction, sans exception, une ville émerge, prouvant que le fleuve et l'espace urbain sont étroitement intercalés et liés le long du Yangzi.

Tableau 4 : Les principaux affluents du Yangzi

Tronçons du Yangzi		Principaux affluents du Yangzi	Longueur (km)		Superficie du bassin (km ²)		Volume d'eau en moyenne par an (milliard de m ³)	
			Classement		Classement		Classement	
Source du Yangzi	Tuotuo			358				
	Tongtian			788				
	Jinsha			2322				
Le cours principal du haut Yangzi	Yalong	2	1 500	4	128 000	6	56,80	
	Min	8	735	3	133 000	1	86,80	
	Tuo	9	623	10	27 860	11	15,80	
	Jialing	3	1 119	1	159 638	3	68,30	
Le cours principal du moyen Yangzi	Wu	5	1 018	7	87 920	8	52,00	
	Han	1	1 532	2	159 000	7	56,50	
	Qing	11	408	12	16 700	12	14,30	
	Dongting	Lac		262 823				
	Yuan	4	1 060	6	89 163	4	68,10	
	Xiang	6	836	5	94 660	2	72,20	
	Zi	10	590	9	28 142	9	25,10	
	Li	12	372	11	18 496	10	17,40	
	Poyang	Lac		161 408				
Le cours principal du bas Yangzi	Gan	7	735	8	83 500	5	64,80	
	Tai	Lac		37 225				
Total du Yangzi			6 300		1 800 000		961,60	

Sources : Commission des ressources en eau du Yangzi, *Changjiang liuyu ditu* [Atlas du bassin du Yangzi], Pékin, Zhongguo ditu chubanshe, p. 26.

Ministère des Eaux, *Changjiang nianjian* [Annuaire statistique du bassin du Yangzi], Wuhan, Changjiang nianjianshe, 2010, pp. 176-177.

Un ensemble de plaines et de collines qu'enferment de toutes parts de hautes montagnes constitue le Bassin rouge¹¹² (selon le terme de von Richtofen) du Sichuan. Il est formé grâce au drainage des trois grands affluents du nord du Yangzi et d'un ensemble de réseaux hydrographiques composés de milliers de rivières et de ruisseaux. La fertilité des sols, le climat favorable et l'abondance des pluies encouragent particulièrement la vitalité du Sichuan, en tant que bassin de peuplement. C'est ici que sont implantées les deux plus grandes

¹¹² «Le bassin Rouge » tire son nom de la fréquence des grès et argiles, accumulés du permotrias à l'éocène dans une zone de subsidence et de couleur rouge.

concentrations urbaines prospères de l'ouest de la Chine : la municipalité de rang provincial de Chongqing dans le sud-est du bassin, et Chengdu, la ville capitale du Sichuan, dans l'ouest.

Le passage fluvial à la sortie des gorges présente des conditions favorables à l'implantation de barrages capables de générer une gigantesque production hydroélectrique et de réguler les brusques débits du Yangzi. Près de Yichang¹¹³, les barrages des Trois gorges et de Gezhou en sont deux exemples spectaculaires. Situé en aval de Chongqing, sur une étendue de 208 km entre Fengjie (Chongqing) et Yichang (Hubei), la série de défilés flanqués de montagnes est connue sous le nom des Trois Gorges¹¹⁴. Ici, le Yangzi traverse pour la deuxième fois les immenses gorges des étendues médianes du fleuve. Des rapides y font tourbillonner les eaux entre des rives boueuses et parfois rocheuses. Les réserves hydroénergétiques potentielles du fleuve Chuan sont estimées à 2 467 MW, dont le secteur des Trois Gorges représente 65 %. Dans la gorge de Xiling, à Sandouping à environ 40 km de Yichang, le plus grand ouvrage de génie civil du monde, le barrage des Trois Gorges¹¹⁵ a été construit. Mais la ville de Yichang a déjà connu un projet hydroélectrique, celui du barrage de Gezhou¹¹⁶, dont la construction a été entamée en 1970 et achevée en 1988. Du fait de l'implantation des deux plus importants barrages du Yangzi dans la municipalité de Yichang, cette dernière a acquis la particularité d'être une véritable ville d'hydroélectricité, où la vie est rythmée par les inconvénients et les avantages d'un grand chantier et ceux d'une expansion industrielle rapide.

¹¹³ En matière de répartition des ressources hydro-énergétiques, la ville de Yichang constitue une ligne de démarcation. Son amont cumule plus de 84 % de l'hydroénergie yangzienne, qui sont produits pour moitié par fleuve Jinsha et pour moitié par le tronçon entre le Yibin et le Yichang. En aval de Yichang, le tronçon ne fournit que 16 % de la production hydro-énergétique qui est alimentée principalement par l'affluent du Han, et les lacs de Dongting et de Poyang. Source : *Changjiang liuyu dituji* [Atlas du bassin du Yangzi], *op. cit.*, p. 167.

¹¹⁴ Les Trois Gorges commencent dans le Sichuan et se terminent dans le Hubei. En amont, la première des Trois Gorges est Qutang. Elle est longue de 8 km, c'est la moins étendue des trois, mais la plus spectaculaire. La deuxième est Wu, s'étirant sur 45 km, elle est connue pour ses douze pics extraordinaires. La dernière, le Xiling, est la plus longue gorge, et s'étend sur 76 km de long. Ce dernier tronçon fournit le plan d'eau le plus large parmi les trois, mais c'était aussi la portion la plus dangereuse pour la navigation à cause d'une succession de rochers et de rapides. À sa sortie est construit l'immense barrage des Trois Gorges. La montée des eaux du réservoir du barrage des Trois Gorges jusqu'à 172 m (en novembre 2008) permet aux eaux de retour du réservoir de couler jusqu'au Hubei, ce qui implique que la navigabilité du fleuve Chuan s'est bien améliorée grâce à un réservoir d'eau uni qui est né dans cette gorge escarpée. Source : *Changjiang nianjian* [Annuaire statistique du bassin du Yangzi 2010], *op. cit.*, pp. 378-379.

¹¹⁵ Le barrage des Trois Gorges est le plus long barrage hydroélectrique du monde. Long de 2 335 m et haut d'environ 120 m (185 m d'altitude), il possède un réservoir qui s'étend sur 660 km, englobant une superficie de 1 084 km², dont la capacité permet de retenir 39,3 milliards de mètres cubes d'eau. Avec 26 groupes turbo-alternateurs fournissant une puissance installée de 18 200 MW, la centrale produira environs 8,47 millions de mégawatts d'électricité par an à partir de 2009. Le barrage devient le plus important en termes de capacité de production électrique de la Chine. Source : *Ibid.*, p. 219.

¹¹⁶ D'une longueur de 2 606 m pour une hauteur de 54 m, le barrage de Gezhou retient quelque 1,58 milliard de mètres cubes d'eau. Ses générateurs produisent plus de 1,5 million de mégawatts par an, et ce résultat devrait être à la hausse avec la mise en service du barrage des Trois gorges. Gezhou doit en effet fonctionner en parallèle avec le barrage des Trois Gorges, en régulant le flot qui en sort. Source : *Ibid.*, p. 219.

Illustration 1 : Les paysages des Trois Gorges figurés sur les billets du *renminbi*



L'image de la porte Kuimen à l'entrée de la gorge de Qutang est figurée sur le billet de 10 yuans, lors de la mise en circulation de la cinquième série de *renminbi* en 1999.



L'image de la gorge de Wu est figurée sur le billet de 5 yuans, lors de la mise en circulation de la quatrième série de *renminbi* en 1980.

Les influences symboliques des Trois Gorges ont une répercussion importante sur la vie des chinois. Les paysages des Trois Gorges sont figurés sur les billets du *renminbi*.

Depuis les glaciers du Geladandong jusqu'à Yichang, le cours supérieur du Yangzi parcourt plus de 4 500 km, ce qui représente plus de deux tiers de sa longueur. Après avoir atteint le deuxième «palier topographique chinois»¹¹⁷, le Yangzi effectue un sinueux parcours en franchissant de hautes montagnes et des vallées escarpées, avec une dénivellation s'élevant jusqu'à 5 400 m, enfin, il entre dans son cours moyen, où une autre vue du fleuve se dessine.

1.2.3. Le cours moyen du Yangzi

À la sortie des gorges, en quittant les montagnes et les parois rocheuses, le Yangzi entre dans son cours moyen. Lors de son parcours dans les régions des lacs du Hubei, Hunan et Jiangxi, il change totalement de caractère, s'élargissant et devenant stable. Lorsqu'il arrive dans les plaines et les basses terres, le fleuve n'a plus qu'une très faible pente (34 mm/km jusqu'à Wuhan, 14 mm/km de Wuhan à la mer)¹¹⁸. Sur ce tronçon, le Yangzi rencontre une zone dominée par d'abondantes sources hydrographiques. Le Dongting¹¹⁹ et le Poyang¹²⁰, les deux plus grands lacs chinois d'eau douce, l'y rejoignent. S'y ajoutent les nombreux plans d'eau qui entourent Wuhan et Jiujiang, et plusieurs affluents yangziens – sur sa rive gauche, la Han¹²¹, le plus grand affluent du Yangzi le rejoint à Wuhan ; sur sa rive droite, les lacs de Dongting¹²² (Hunan) et de Poyang¹²³ (Jiangxi) relient plusieurs rivières au Yangzi (cf. carte 8).

¹¹⁷ La structure du relief en Chine comprend une série de paliers s'abaissant d'ouest en est en fonction de leur altitude moyenne. Nous en présentons schématiquement trois : 1) au sud-ouest, une masse de très haute altitude (supérieure à 3 000 m) comprenant les plateaux du Qinghai-Tibet ; 2) à l'ouest et au centre, un palier situé entre 1 000 et 3 000 m d'altitude comprenant différents ensembles : les plateaux du Yunnan et du Guizhou au sud-ouest, le bassin du Sichuan, les plateaux de loess du Shanxi et du Shaanxi, enfin le vaste plateau mongol s'étendant jusqu'à la frontière septentrionale ; 3) la moitié de la Chine orientale ne dépasse pas les 1 000 m d'altitude, mais avec un fort contraste entre le nord et le sud : au nord s'étendent la vaste Plaine du Nord et la Plaine de Mandchourie, le littoral est régulier et sableux ; le Sud présente un relief accidenté et collinaire et un littoral rocheux, pourvu de nombreux rias. Source : *Zhongguo dituce* [Atlas de Chine], Changsha, Hunan ditu chubanshe, 2009, p. 6.

¹¹⁸ *Changjiang liuyu dituji* [Atlas du bassin du Yangzi], op. cit., p. 319.

¹¹⁹ Le lac Dongting, situé dans la province du Hunan, a été le plus grand lac d'eau douce chinois. Les provinces du Hubei et du Hunan tirent leurs noms de ce lac. Hubei signifie la province au «nord du lac», tandis que Hunan renvoie à celle au «sud du lac». L'accélération de l'alluvionnement et la poldérisation anthropique font que le Dongting a perdu près des deux tiers de sa superficie depuis le XIX^e siècle. Au milieu du XX^e siècle, il a perdu sa place de plus grand lac d'eau douce chinois au profit du lac Poyang. Actuellement, le Dongting est divisé en sept parties distinctes. Il n'a aujourd'hui qu'une superficie de 2 625 km² (réellement mesurée en 1995) par rapport aux 6 000 km² constatés en 1825. Source : *Hunansheng dituce* [Atlas du Hunan], Changsha, Hunan ditu chubanshe, 2009, p. 22.

¹²⁰ Le lac Poyang est un lac d'eau douce situé dans la province du Jiangxi. C'est la plus grande réserve d'eau douce en Chine. Sa surface est de 3 913 km² pour un volume d'eau de 25 km³. Sa profondeur maximale est de 25 m et il est situé à une altitude de 12 m. Source : *Changjiang liuyu dituji* [Atlas du bassin du Yangzi], op. cit., p. 224.

¹²¹ Long de 1 532 km, le fleuve Han est le plus long affluent du Yangzi. Prenant sa source dans la province du Shaanxi, le Han traverse le territoire du Hubei en drainant un bassin de 174 300 km² et se jette dans le Yangzi à Wuhan. Source : *Ibid.*, p. 221.

¹²² Ce sont les rivières Xiang, Zhi, Yuan et Li, qui se jettent dans le lac Dongting.

¹²³ Le lac Poyang relie les rivières Gan, Fu, Xin, Rao et Xiu au Yangzi.

Il se trouve aussi dans ces régions lacustres des milliers de petits canaux de drainage – on comprend que toute la région du moyen Yangzi soit placée sous le signe de l'eau.

Le fleuve Jing, un tronçon du Yangzi, qui s'étend entre Zhicheng (Hubei) et Chenglingji (Hunan), mesure 337 km et forme la section la plus méandrique du cours principal (cf. carte 11). Sur la rive gauche, se trouve la plaine du Jiangnan¹²⁴, qui est composée de basses terres et de dépressions. Pendant la saison des crues, ce sont des milliers de kilomètres de digues au bord de l'eau qui jouent le rôle de protection de la plaine. Sur la rive droite, quatre déversoirs (l'un est complètement envasé) dérivent les eaux du Yangzi vers le lac Dongting. Néanmoins, les limons, la charge alluviale et la poldérisation réduisent la surface du Dongting et amènent le lit mineur du Yangzi à s'exhausser, augmentant ainsi les risques d'inondation. Le Jing est réputé pour ses pénibles fréquences de divagations erratiques des hautes eaux¹²⁵.

Les crues n'apportent pas seulement un excès d'eau. Au cours des siècles, les débordements du fleuve et des lacs ont déposé un limon très riche sur les terres du moyen Yangzi. Ce limon fertilise les plaines lacustres qui deviennent le lieu idéal pour cultiver la rizière et le coton. La richesse agricole du moyen Yangzi est donc liée au réseau fluvial, qui, d'une part, arrose le sol et, d'autre part, offre une voie de communication idéale pour transporter la production. Le Yangzi crée, sur 955 km de chenaux depuis Yichang jusqu'à Hukou (Jiangxi), une belle artère pour la navigation. Ici, les navires de 5 000 t peuvent remonter jusqu'à Wuhan et ceux de 3 000 t jusqu'à Linxiang (Hunan)¹²⁶.

La bonne navigabilité est aussi un facteur qui explique la dynamique urbaine de l'ensemble des régions lacustres. Suivant la carte 10, nous constatons que la répartition des villes dans le moyen Yangzi est visiblement plus dense que sur le cours supérieur. Ici, l'implantation des villes ne se fait pas seulement autour des points de confluence des fleuves ; des villes de toutes tailles se sont créées suivant l'écoulement des fleuves et l'occupation des points d'eaux. On retrouve de vieilles villes riveraines comme Jinzhou, Shashi, Yueyang et Jiujiang, qui sont installées sur la rive du Yangzi depuis des siècles. Également, les capitales provinciales comme Changsha et Nanchang sont érigées sur le rivage des affluents du Yangzi à proximité des grands lacs en constituant ainsi le cœur de région le plus actif et prospère pour les basses terres lacustres. Notamment, là où le Han, qui en est le plus long affluent du Yangzi, se jette

¹²⁴ Située dans la province du Hubei, la plaine de Jiangnan est une plaine alluviale mesurant environ 30 000 km². Elle est composée essentiellement par des alluvions déposés lors des crues du Yangzi et celles de son plus long affluent le Han. Au sud du Yangzi se trouve la plaine du lac Dongting. Ces deux plaines forment l'ensemble des plaines des deux lacs, qui est la plus importante base agricole du moyen Yangzi.

¹²⁵ GENTELLE Pierre, *Chine et "diaspora"*, Paris, Ellipses, 2000, pp. 61-66.

¹²⁶ *Changjiang nianjian* [Annuaire statistique du bassin du Yangzi 2010], *op. cit.*, p. 262.

dans le cours principal s'élève une gigantesque concentration urbaine à l'est de la plaine de Jiangnan. Il s'agit de la plus grande conurbation chinoise, Wuhan, qui est en réalité composée de trois villes, Hankou, Wuchang et Hanyang.

1.2.4. Le cours inférieur du Yangzi

En aval de Hukou, le Yangzi serpente encore sur 938 km, jusqu'à la mer de Chine orientale. En s'élargissant, ce tronçon est caractérisé par la multiplication des bancs de sable et des hauts-fonds, ainsi que par l'augmentation des embranchements et des bifurcations fluviales. À partir d'Anqing (Anhui), le fleuve s'élargit et son cours devient très lent. En aval de Tongling (Anhui), sur 600 km de parcours, le Yangzi traverse une zone où l'effondrement des berges et les glissements de terrain sont très fréquents. Chaque année, le fleuve dépose en moyenne 480 millions de tonnes d'alluvions dans son cours inférieur ; l'abaissement de la vitesse des eaux et les marées montantes et descendantes provoquent la formation de bancs de sable et de hauts-fonds¹²⁷. La mer arrivait autrefois jusqu'à Yangzhou, mais aujourd'hui elle se trouve à 130 km à vol d'oiseau du littoral. Le limon s'est déposé pendant des millénaires, créant lentement de nouvelles terres que traverse aujourd'hui le fleuve dans son cours inférieur. Après Jiangyin (Jiangsu), la largeur du lit du Yangzi passe de 1,4 à 5,7 km, lorsque le fleuve arrive à l'est de l'île de Chongming, son embouchure mesure 90 km de large. Ici, plusieurs îles alluviales sont nées de l'accumulation des sédiments déposés par le fleuve. Dans cet estuaire, on trouve la troisième plus grande île chinoise¹²⁸, l'île de Chongming, qui mesure 32 km de long sur environ 6,5 km de large.

Dans son cours inférieur, le Yangzi reçoit, sur sa rive gauche, les eaux de la rivière Chu, du lac Cao, puis un canal lui permet de relier le fleuve Huai afin de réaliser la connexion avec le fleuve Jaune. Sur sa rive droite, les affluents Qingge, Shuiyang et Huangpu, ainsi que le troisième plus grand lac chinois d'eau douce, le lac Tai¹²⁹, le rejoignent. Il est à noter que, lorsque l'ancien Grand Canal traverse perpendiculairement le delta du Yangzi, ses deux branches nord et sud confluent avec le grand fleuve et animent la ville de Yangzhou sur la rive gauche et Zhenjiang sur la rive droite, ce qui en fait le nœud de communication le plus important du Yangzi. C'est ici qu'on retrouve la vraie appellation du nom « Yangzi ».

¹²⁷ *Changjiang liuyu ditu* [Atlas du bassin du Yangzi], *op. cit.*, p. 246.

¹²⁸ Après les îles de Taiwan et de Hainan, l'île alluviale de Chongming, avec une superficie de 1 041,38 km² forme la troisième plus grande île chinoise.

¹²⁹ Dans le delta du Yangzi, au sud de Wuxi et à l'ouest de Suzhou, s'étend le lac Tai. Avec une surface de 2 460 km², il est le troisième plus grand lac chinois d'eau douce. Néanmoins, ce lac est peu profond (en moyenne de 1,80 m à 2,10 m).

Les terres du bas Yangzi sont parmi les plus riches de Chine : 70 % du riz chinois et près de la moitié des produits de la pêche sont produits ici¹³⁰. Notamment, dans le cœur du delta, la région du lac Tai est entourée de terres fertiles et limoneuses. Ici, l'agriculture est très intensive. Souvent, les champs peuvent fournir trois récoltes annuelles : deux de riz et une de blé. Le delta du Yangzi est constitué non seulement de la région agricole la plus prospère de la Chine, mais aussi de l'espace le plus industrialisé et urbanisé du pays.

Shanghai, qui se situe à l'embouchure du Yangzi, est l'un des centres économiques, financiers et commerciaux de la Chine. Elle est également la plus grande ville industrielle et le plus grand port international du pays. La capacité de chargement et de déchargement du port de Shanghai a atteint 443 millions de tonnes en 2009¹³¹. Formant le cœur de la région, l'aire d'influence de Shanghai s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres en englobant tout le delta voire l'ensemble des deux provinces du Jiangsu et du Zhejiang. Des villes de diverses tailles et d'activités variées (Nankin, Hangzhou, Suzhou, Zhenjiang, Nantong, etc.) s'agglomèrent et se complètent les unes les autres, ce qui développe une véritable mégalopole¹³² sur ce dernier tronçon du Yangzi.

L'espace nourri par le Yangzi qui s'étend sur trois fuseaux horaires est évidemment gigantesque. Néanmoins, comparé à l'Amazone, qui traverse sept pays de l'Amérique latine sans obstacle, et au Nil, qui coule dans neuf pays africains, le Yangzi est l'un des rares grands fleuves à ne parcourir qu'un seul pays et à l'unifier. Dans le bassin du Yangzi, plusieurs centaines d'affluents s'assemblent au fil de leur trajet vers le cours principal, cette convergence contribue à créer un réseau hydrographique d'ensemble complet, tant pour le milieu naturel que pour le milieu humain. D'une part, l'ensemble des zones habitables du Yangzi est soumis pour les régions tropicales à des flux de mousson renforcés, qui offrent à

¹³⁰ *Zhongguo chengshi tongji nianjian* [Annuaire statistique des villes chinoises], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

¹³¹ *Ibid.*

¹³² La constellation urbaine chinoise Nankin-Shanghai-Hangzhou, suggérée par J. Gottmann dans les années 1970, est en plein développement aujourd'hui. Au débouché de la vallée du Yangzi, le pôle régional de Shanghai fait interface entre la région deltaïque et le système économique mondial. Dominé par Shanghai, l'ensemble de la région du delta du Yangzi réunit des terres qui relèvent de trois entités de rang provincial : la municipalité de Shanghai et les deux provinces du Jiangsu et du Zhejiang, cette ensemble constitue aujourd'hui une véritable aire urbaine continue. Il englobe les trois principales villes littorales et portuaires (Shanghai, Nankin, Hangzhou), puis soixante autres grandes villes (comme Suzhou, Wuxi, Changzhou), villes moyennes et petites villes. L'ensemble de cette région est relié par le réseau autoroutier et les lignes ferroviaires, souvent au moyen de trains rapides. Avec une population non agricole de 60 millions d'habitants, le delta du Yangzi représente le cinquième du produit intérieur brut de la Chine en 2008. Sources : Sanjuan Thierry, *Atlas de Shanghai*, Paris, Autrement, 2009, pp. 57-59 ; *Changjiang he zhujiang sanjiaozhou ji Gang-ao-tai tongjinnianjian* [Annuaire statistique du delta du Yangzi, du delta de la rivière des Perles et de Hong Kong-Macao- Taiwan], Pékin, Bureau national des statistiques, 2009, p. 113-114.

ces régions d'abondantes précipitations et un climat favorable ; d'autre part, chaque année, les débordements du fleuve déposent un limon très riche sur les terres, tous ces phénomènes contribuent à nourrir les basses terres en alluvions, elles deviennent ainsi un lieu idéal pour l'agriculture. De plus, l'ensemble du réseau fluvial du Yangzi crée 70 000 km de voies navigables en formant une véritable «voie d'eau dorée »¹³³. Les communications entre les «régions économiques clés » alluviales s'en trouvent renforcées, en permettant l'émergence du corridor économique du Yangzi axé sur une trentaine de villes riveraines. Les cours d'eau jouent un rôle incontournable dans l'organisation comme dans la détermination de cet espace.

¹³³ Le réseau navigable du Yangzi offre les voies de transport fluvial les plus actives et développées de la Chine. On y compte plus de 3 600 cours d'eau navigable se développant sur 82 739 km (y compris les voies navigable du fleuve Huai), soit 70 % du total du pays, dont 57 000 km dépassent 0,7 m de profondeur. Source : TANG Guanjin, *Lun Changjiang hangyun fazhan zhanlue* [Les stratégies de développement pour le transport fluvial du Yangzi], *Journal du collège des techniques et des communications de Wuhan*, vol. 12, no. 1, 2010, p. 55.

I.3. Les contraintes topographiques dans l'organisation de l'espace

I.3.1. Les dislocations de l'organisation du bassin du Yangzi

Bien que la géographie du XX^e siècle se soit détachée de la doctrine du «déterminisme physique», l'analyse régionale qui s'appuie sur le découpage géomorphologique nous permet de mieux connaître le mode d'exploitation du bassin du Yangzi pendant son évolution, et en vue d'y adopter les meilleurs moyens d'aménagement du territoire. Le bassin du Yangzi présente une diversité géographique réelle, puisque s'y incorporent des montagnes, des collines, des bassins et des plaines. À cela s'ajoutent les interactions entre le relief et le climat, qui peuvent créer des différenciations spatiales à l'intérieur du bassin versant. Pour étudier la situation des milieux, depuis des années, les géographes chinois ont développé leurs analyses de l'espace du pays en distinguant trois domaines d'étendues physiques : la Chine Nord-Ouest aride, les hauts plateaux semi-arides du Tibet et du Qinghai et la Chine orientale de la mousson (cf. carte 2). Cette distribution en grandes divisions naturelles (*zonghe ziran quhua*)¹³⁴ prend en compte et respecte les conditions hydro-thermiques et tectoniques. Elle permet ensuite de subdiviser chaque domaine en sous-régions physiques distinctes en combinant les conditions atmosphériques. Le Yangzi se trouve ainsi délimité par les trois

¹³⁴ Les géographes chinois distinguent deux types de facteurs fondamentaux relatifs à la différenciation de la surface terrestre en termes de géographie physique : la différenciation du zonage climatique (*didai fenyi*) et la différenciation de la région naturelle (*diyu fenyi*), ce qui crée également deux types de découpages terrestres. Le zonage climatique se réfère à la distribution thermique qui conditionne la diversification de la répartition végétale, pédologique et zoologique. Les spécialistes chinois ont découpé le pays en six grands domaines thermiques (à l'exclusion du plateau du Qinghai-Tibet) : 1) le domaine tempéré froid ; 2) le domaine tempéré ; 3) le domaine tempéré tiède ; 4) le domaine subtropical ; 5) le domaine tropical ; et 6) le domaine équatorial. Le critère de la différenciation de la région naturelle (*diyu fenyi*) est basé sur les conditions hydro-thermiques et tectoniques de la terre, et permet de distinguer trois domaines : la Chine du Nord-Ouest aride, les hauts plateaux semi-arides du Qinghai-Tibet et la Chine orientale de la mousson. Cependant, dans la réalité ce sont ces deux types de facteurs qui s'imbriquent et s'interpénètrent en créant la variété des phénomènes physiques de la géographie des milieux chinois.

Dans la recherche sur le milieu naturel, une intégration relative de ces deux types de facteurs permet d'identifier des sous-régions naturelles, ainsi que des régions de formes originelles, ce qui crée une démarcation plus identifiable pour analyser la condition physique de la géographie des milieux de Chine. En procédant ainsi, huit sous-régions naturelles peuvent être identifiées à l'intérieur des trois grands domaines de régions naturelles. Quatre d'entre elles sont situées dans le domaine de la Chine orientale de la mousson : 1) la Chine du Nord-Est (le domaine tempéré froid et tempéré en zones humides ou semi-humides avec forêts de conifères ou sols steppiques) ; 2) la Chine du Nord (le domaine tempéré tiède fait la transition entre les régions humides / semi-humides des régions du nord du Yangzi (principalement des forêts de feuilles) et celles semi-arides des marges steppiques) ; 3) la Chine centrale et la Chine orientale (le domaine subtropical en zones humides avec des forêts de feuillus sempervirentes du sud) ; 4) la Chine du Sud et la Chine du Sud-Ouest (le domaine tropical ou équatorial en zones humides avec les forêts tropicales). Ensuite, pour le domaine de la Chine du Nord-Ouest aride, les géographes chinois déterminent deux sous-régions naturelles : 5) la Mongolie intérieure (les zones arides et les sols désertiques ou steppiques) et 6) la région du Gansu et du Xinjiang (les zones arides et les sols désertiques). Enfin, on distingue les sous-régions naturelles nord-ouest (7) et sud-est (8) pour le domaine des hauts plateaux semi-arides du Tibet-Qinghai (la haute toundra alpine). Source : ZHAO Ji, *Zhongguo ziran dili* [La géographie physique de la Chine], Pékin, Gaodeng jiaoyu chubanshe, 1995, p 16-17.

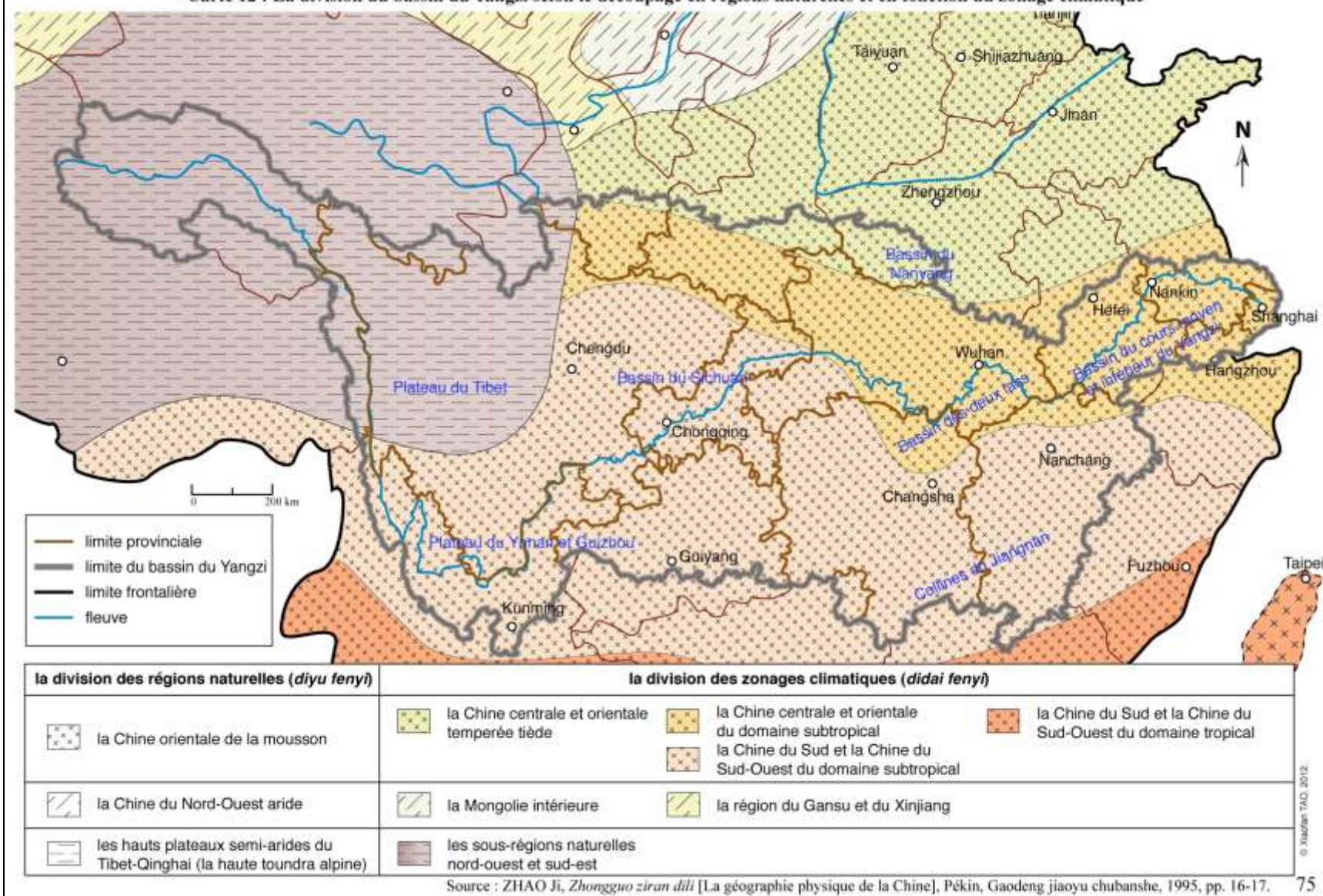
sous-régions physiques suivantes : la région de la Chine centrale et Chine orientale, la région de la Chine du Sud-Ouest et la région des hautes terres du Tibet-Qinghai. C'est à l'intérieur de ce niveau de découpage que nous pouvons distinguer dans un deuxième temps des ensembles régionaux physiques plus authentiques comme le bassin du Sichuan ou le delta du Yangzi, lesquels présentent des caractéristiques géomorphologiques et géologiques semblables, et constituent un ensemble régional soumis au même climat et couvert par le même type de sols et par la même végétation.

Tableau 5 : La division des régions naturelles du bassin du Yangzi

	Grand domaine de division en zonage climatique dans le bassin du Yangzi	Grand domaine de division en zonage naturel dans le bassin du Yangzi	Division de la région naturelle dans le bassin du Yangzi	La répartition des entités topographiques indépendantes dans le bassin du Yangzi
Critères à respecter	Condition thermique	Condition hydro-thermique et tectonique	Pénétration du zonage climatique et zonage naturel	Condition climatique, géomorphologique et géologique
Domaine de division	Climat montagnard	Hauts plateaux semi-arides du Tibet et du Qinghai	Région sud-est des hautes terres du Tibet-Qinghai	-
	Climat tropical	Chine orientale de la mousson	Chine du Sud-Ouest	Plateau du Yunnan central
	Climat subtropical*		Chine centrale Chine orientale	- Bassin du Sichuan - Plaines des deux lacs - Plaines du delta du Yangzi

* Le climat humide subtropical, appelé parfois mais de manière imprécise « climat chinois », se reconnaît par ses caractéristiques climatiques : des étés chauds et humides ainsi que des hivers frais. Les masses d'air étant en provenance de flux méridiens, les températures peuvent augmenter ou chuter très brutalement. Il s'agit en fait d'une combinaison entre le climat continental (par la possibilité de ses coups de froid en hiver) et le climat tropical (par la moiteur de ses été et ses phénomènes violents : tornades, typhons, ouragans, etc.). Source : DEMANGEOT Jean, *Les milieux « naturels » du globe*, 10^e édition, Paris, Armand Colin, 2002, p. 216.

Carte 12 : La division du bassin du Yangzi selon le découpage en régions naturelles et en fonction du zonage climatique



L'identification des régions naturelles du bassin du Yangzi ne vise pas seulement à faire connaître les conditions physiques de ce milieu, elle nous permet également de révéler l'état d'origine et l'évolution structurelle de cet espace. Actuellement, le bassin du Yangzi compte 1 286 000 km² de hauts plateaux et 240 000 km² de collines, ce qui embrasse 84,70 % des terres du Yangzi¹³⁵. L'ensemble du bassin est fortement caractérisé par un environnement de montagnes et de collines originaires des orogènes et de la tectonique des plaques, et par une faible présence de plaines due aux formations moutonnées des vieux boucliers ou des vastes ensembles sédimentaires. Les basses terres, qui ne représentent guère plus de 10 % du bassin du Yangzi, sont disséminées dans le bassin du Sichuan, les plaines lacustres et le delta du Yangzi. Bien que l'enchaînement du Yangzi permette de créer un système hydrographique complet, cet éparpillement de terres fertiles suscite une cassure de l'espace continu provoquée par les barrières (hautes montagnes), les fermetures (terres enclavées) et les isolats (permafrosts), qui perturbent l'organisation de l'espace du Yangzi.

L'approche des structures spatiales en fonction des types de reliefs identifie trois ensembles de blocs dans le bassin : les hauts plateaux mûrement disséqués du cours supérieur du Yangzi ; les hautes et les moyennes montagnes disséquées des cours moyen et inférieur du Yangzi ; et le milieu auquel s'incorporent les basses montagnes, les collines et les plaines des cours moyen et inférieur du Yangzi¹³⁶.

1.3.2. La source du Yangzi : une terre stérile du «permafrost »

Les plateaux et les hautes terres encadrés par le verrouillage des monts Longmeng (Jiuding), Chaping, Xiaoxiang, Tanggula, Hengduan, Kunlun, Bayangela et Qinling font partie du premier grand palier topographique chinois, et appartiennent à la région physique du sud-est des hauts plateaux semi-arides et de la haute toundra alpine du Tibet-Qinghai. Dans cet espace, l'environnement de montagnes dépasse fréquemment les 5 000 m, mais est faiblement accidenté. Les plus hautes terres des monts Gongga s'élèvent jusqu'à 7 556 m. En s'abaissant progressivement vers l'est, les hautes terres se prolongent jusqu'à Aba dans l'ouest du Sichuan, où l'altitude n'est plus qu'en moyenne de 3 200 m.

L'ensemble de cette région est caractérisé par une densité de l'air insuffisante, par un rayonnement solaire très fort, par une température basse et par une rareté des précipitations pendant toute l'année. Sur un ruban de terre long d'environ 550 km, qui s'étend entre les monts Kunlun et Tanggula, le permafrost battu par les vents est sillonné de ruisseaux glacés.

¹³⁵ *Changjiang liuyu dituji* [Atlas du bassin du Yangzi], *op. cit.*, p. 221.

¹³⁶ ZHAO Ji, *op. cit.*, pp. 76-85.

Le drainage naturel entravé par le relief fait que les bassins et les vallées des hautes terres sont très denses en marécages et en zones humides¹³⁷. Isolée à l'ouest de la région de la source du Yangzi, près de Yushu, une vaste prairie émerge ; c'est ici qu'est implantée la plus grande zone d'élevage du bassin du Yangzi et que vivent de nombreux animaux sauvages. Sur ces terrains difficiles, les hommes arrivent à trouver leur subsistance en défrichant des yacks là où poussent quelques herbes, ou en plantant de l'orge lorsque le terrain est suffisamment plat.

Les mauvaises conditions environnementales suscitent un isolement absolu, jusqu'à aujourd'hui, l'ensemble de cette terre de hauts plateaux tibétains longeant le Yangzi reste encore un lieu où le sol est le plus stérile de Chine. Comme cette région ne fait pas partie du projet d'aménagement du bassin du Yangzi, notre recherche n'étudie pas cette région isolée.

1.3.3. La région marginale des hautes terres

Lorsque le Yangzi a quitté les hauts plateaux tibétains et juste avant d'atteindre la région des bassins du Nanyang¹³⁸ et du Dongting, il coïncide avec le deuxième palier topographique chinois. À l'exclusion des terres rouges du bassin du Sichuan, du bassin de Hanzhong (Shaanxi), des collines du Sichuan central et du bassin de Panzihua-Chuxiong, ce milieu est composé principalement de hautes et moyennes montagnes dues aux plissements et à la faille du relief structural. Les gorges du cours supérieur du Yangzi (Jinsha) ne sont longées sur plus de 600 km par aucune route régionale en amont de Yibin, ce qui rend la région difficilement praticable. Cet enclavement provoque des difficultés de développement dans cet espace encore marginal¹³⁹. Cependant, l'ensemble de cet espace fournit d'abondantes ressources en termes d'hydroénergie, de mines et de bois. C'est aussi l'espace où l'érosion des sols, les glissements de terrain et les coulées de boue sont les plus fréquents pour l'ensemble du bassin du Yangzi. En réalité ces risques sont liés aux déséquilibres engendrés par la surexploitation des ressources naturelles. Dans certains sites, la dégradation des sols et la diminution du capital forestier du cours supérieur sont devenues irréversibles, et vont accroître les risques d'inondation et d'érosion dans les cours moyen et inférieur.

Dans ce milieu, nous pouvons identifier deux zones climatiques distinctes en fonction des deux types de mousson (mousson indienne d'été et d'hiver). Dans la partie sud du haut

¹³⁷ *Ibid.*, p. 128.

¹³⁸ Le bassin de Nanyang se situe principalement dans la province du Henan et une légère partie méridionale d'aborde sur le Hubei. Avec une superficie de 46 291 km², il occupe une place considérable dans la délimitation des zones géographiques physiques de Chine. Longitudinalement, le bassin de Nanyang fait figure de ligne de séparation entre les deuxième et troisième paliers topographiques chinois. Sur le plan latitudinal, du nord vers le sud, c'est ici que s'effectue la transition de la zone climatique tempérée à la zone tropicale.

¹³⁹ LARIVIERE Jean-Pierre et MARCHAND Jean-Pierre, *op. cit.*, p. 18.

Yangzi, le massif central du Yunnan, qui s'étend le long du fleuve Jinsha, est couvert par des masses calcaires, qui offrent une riche collection de formes karstiques. Ici, les hautes terres alternent avec les collines ondulées dues à l'érosion et à la météorisation des grès rouges, en formant un paysage original, ainsi un compartimentage de bassins et de collines s'insère dans les hauts plateaux. En général, les hautes montagnes et les plateaux manquent de terres cultivables, mais les terrasses et les piedmonts sont exploités et sont devenus des zones d'agriculture intensive. Sous l'influence de la mousson indienne estivale et des masses d'air continentales hivernales, cet espace est largement couvert par les forêts de feuillus et ne connaît pratiquement pas les saisons d'été et d'hiver mais seulement le printemps et l'automne. Ici, se cultivent également le riz, le blé, le maïs, le thé et le tabac. Notamment, le long de la vallée du Yangzi, la culture du riz inondée peut fournir trois récoltes par an. Le climat se prête également à la culture tropicale¹⁴⁰.

1.3.4. Le bassin du Sichuan : une région prospère « enclavée »

Les massifs montagneux sud-occidentaux chinois introduisent une discontinuité et créent le plus souvent des zones de pauvreté agricole. Cependant, dans la partie septentrionale de cette région de montagnes disséquées émerge un bassin particulièrement riche grâce à ses terres rouges fertiles, qui permet de développer une large gamme de cultures et d'élevage. En effet, le flux de la mousson du Nord-Est parvient jusqu'au Sichuan, en l'arrosant, il n'apporte que des bienfaits à ce bassin et lui offre un type d'environnement agricole très favorable à l'accès au haut rendement. Avec une altitude moyenne de moins de 500 m, le bassin du Sichuan, qui présente un relief en creux taillé dans les grès et remblayé par un sol rouge déposé par les alluvions, englobe une superficie d'environ 160 000 km² et concentre plus de 90 % de la population totale du Sichuan (468 275 km²) et de Chongqing (82 368 km²), et des activités humaines de la région¹⁴¹. Le bassin, véritable abri climatique connaît des hivers doux et des étés chauds et brumeux, avec un climat humide toute l'année. Ces dispositions favorables expliquent que le bassin soit devenu l'une des régions les plus peuplées de Chine. L'utilisation de la terre du bassin atteint 30 %-40 %, ce qui permet de fournir, en matière d'agriculture, les plus importantes productions nationales de riz inondé et de colza¹⁴².

Drainé par trois affluents du Yangzi (le Min, le Tuo et le Jialing), le bassin du Sichuan, qui s'abaisse du nord-ouest (700 m d'altitude) au sud-est (300 m d'altitude), présente une

¹⁴⁰ TROLLET Pierre, *Géographie de la Chine*, Paris, Presses universitaires de France, 1993, p. 25.

¹⁴¹ ZHAO Ji, *op. cit.*, pp. 126-127.

¹⁴² *Ibid.*, p. 127.

topographie très contrastée par sa combinaison de plaines et de collines. Au nord-ouest, la plaine de Chengdu (environ 8 000 km²) drainée par huit rivières constitue la plus grande plaine du Sud-Ouest de Chine. Délimitée par un alignement de hautes collines, elle correspond au cône d'épandage de la rivière Min, dont la pente est utilisée par le célèbre système d'irrigation de Dujiangyan créé en 250 av. J.-C., modernisé et étendu après 1949. Toute la partie centrale du bassin est façonnée par de molles collines aménagées en terrasses. La partie orientale du bassin est formée d'un alignement de hautes collines parallèles orientées du nord-est au sud-ouest et séparées par de larges dépressions.

Verrouillées de tous côtés par des montagnes – le Qionglai et le Longmen à l'ouest, le Micangshan et le Dabashan au nord, le Dalou et le Daliang au sud, et le Wushan à l'est –, les hautes terres environnantes du bassin du Sichuan s'élèvent de 1 000 à 3 000 m. Il existe un seul passage naturel, difficilement navigable, grâce au cheminement du Yangzi, qui traverse, vers l'est sur 180 km, trois gorges escarpées dans les montagnes calcaires des Wushan. Le Sichuan a ainsi longtemps fonctionné comme un isolat à fort particularisme et à grands poids démographique et économique¹⁴³. Ce sont les transports modernes terrestres, aériens, ainsi que l'aménagement du Yangzi, qui rendront la voie plus navigable permettant que le bassin du Sichuan devienne aujourd'hui plus accessible.

Il est à noter que le bassin du Sichuan est né de la poussée de la plaque indo-australienne contre la plaque eurasiennne. Au contact de plusieurs plaques de l'écorce terrestre, il est situé dans une zone où de violents tremblements de terre frappent fréquemment la bordure nord-ouest du bassin. En mai 2008, le tremblement de terre de Wenchuan dans le Sichuan a dévasté une zone d'environ 100 000 km². La secousse initiale avait une magnitude de 8,3 MW et a entraîné la mort de plus de 60 000 personnes. La fréquence des séismes dans le cours supérieur du Yangzi vient compliquer l'identification de la genèse de la culture du haut Yangzi, puisque les sites archéologiques sont détruits.

1.3.5. La région des « bols de riz » : crues et fertilités

Le paysage de cette région est dessiné par les montagnes basses, les collines, les bassins et les plaines, qui font partie du troisième palier topographique de la géographie chinoise ; elle s'inscrit dans les cours moyen et inférieur du Yangzi. Il s'agit d'éléments tabulaires ne dépassant pas les 1 000 m d'altitude (à l'exception de quelques collines et montagnes basses, qui peuvent s'élever jusqu'à 1 500 m). En aval de Yichang, où commencent les terres basses

¹⁴³ LARIVIERE Jean-Pierre et MARCHAND Jean-Pierre, *op. cit.*, p. 152.

véritables, le Yangzi, quittant les montagnes disséquées aux parois rocheuses, rencontre les bassins lacustres de son cours moyen.

Dominées par des collines et des montagnes peu élevées, les plaines n'occupent qu'une proportion réduite soit environ 20 % de la surface totale du moyen Yangzi. En effet, les zones vitales de la « région lacustre » : la plaine du lac Dongting (Hunan), la plaine de Jiangnan (Hubei) et la plaine du lac Poyang (Jiangxi) sont enveloppées de tous côtés par des montagnes et des collines (sauf dans l'ouest de la plaine de Jiangnan, où se mêlent les basses montagnes, les zones de collines, les bassins et les vallées). Souvent, les montagnes du moyen Yangzi s'organisent en massifs discontinus d'orientation sud-ouest / nord-est et pénètrent des zones de collines et quelques bassins. Cette disposition permet la création d'un ensemble de paysages collinaires dit collines du Jiangnan. Sur une superficie d'environ 370 000 km², située au sud du Yangzi et au nord des monts Lingnan, à l'est des monts Xuefeng et à l'ouest des monts Wuyi, les collines du Jiangnan englobent la majorité du territoire du Hunan et du Jiangxi, le sud-ouest du Jiangsu et l'ouest du Zhejiang¹⁴⁴.

Les collines du Jiangnan sont couvertes de terres rouges fertiles. Composées de grès schisteux stratifiés, elles sont souvent en pente douce. Entre les lignes de crête se trouvent fréquemment des bassins de taille réduite qui forment une sorte de ruban de terres basses, comme le bassin de Ganzhou au Jiangxi et celui de Changsha au Hunan. Ils s'étendent sur une longueur variant de 20 à 50 km (le plus grand atteint 100 km) suivant la direction nord-est / sud-ouest. Tous disposent d'un réseau hydrographique. En général, les bassins des collines du Jiangnan sont densément peuplés grâce à leurs terres fertiles qui favorisent les activités agricoles. En outre, la culture en terrasses est très pratiquée dans les zones collinaires. L'ensemble de cette région offre une production agricole considérable, qui complète les rendements des plaines lacustres du Yangzi.

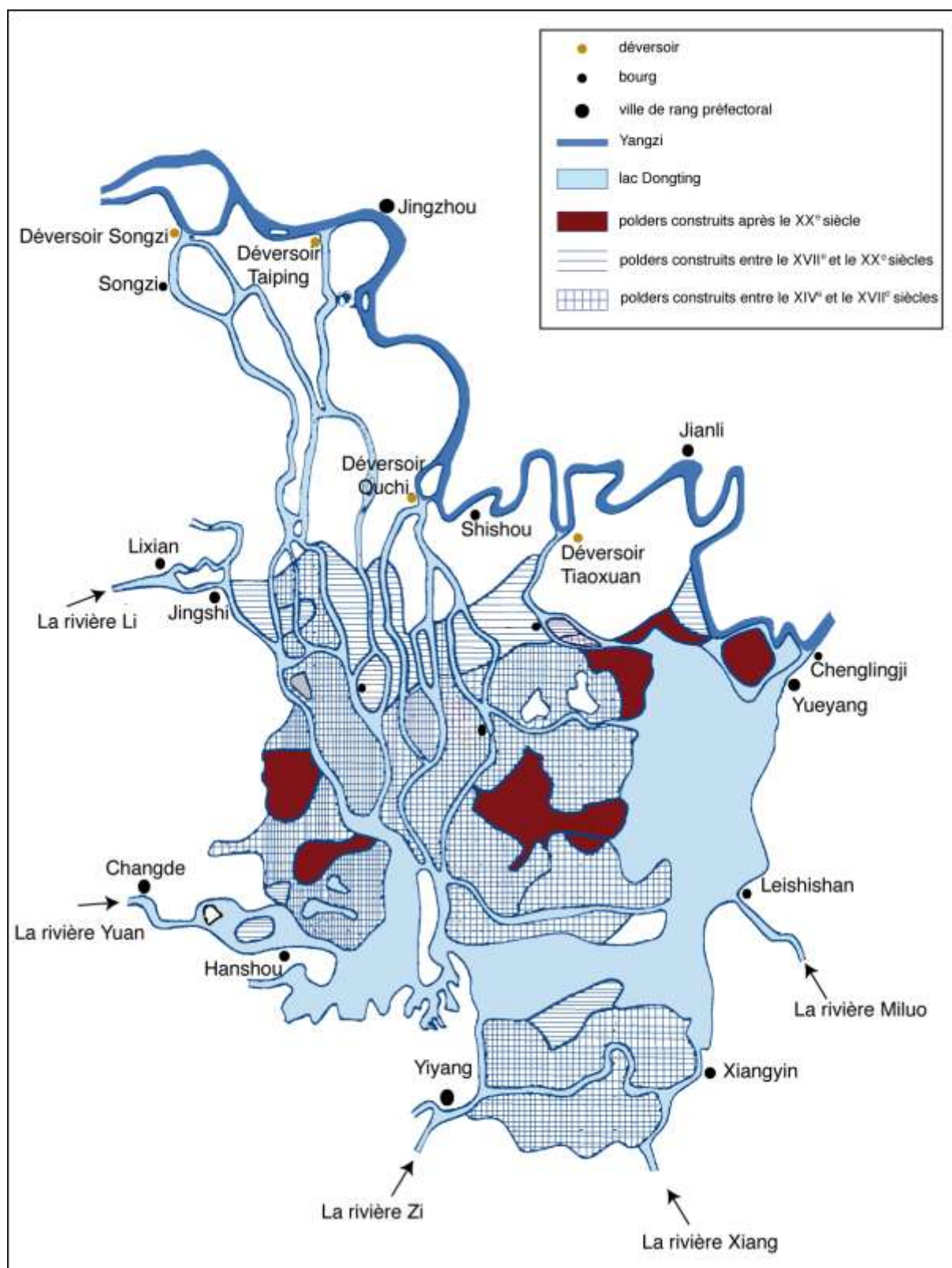
Regroupées sur une faible portion de cette région, les basses plaines lacustres, et leur prolongement le long des grandes vallées, constituent un cœur actif et peuplé. La riziculture prédomine au Hunan, au Jiangxi et dans le sud-est du Hubei grâce à l'abondance en plaines lacustres ; ainsi l'agriculture irriguée fondée sur le riz inondé produit un haut rendement. Le climat de la zone « subtropicale » offre deux récoltes de riz par an. La terre fertile sert également à la culture du coton, ainsi qu'à la culture de divers produits alimentaires comme les haricots et les céréales.

¹⁴⁴ ZHAO Ji, *op. cit.*, pp. 77-83.

Des millions de gens vivent sur les rives des lacs en profitant du sol enrichi par le limon des lacs qui y est très fertile. Mais cette fertilité est autant un problème qu'un avantage. Certaines années, les régimes d'anomalies pluviométriques, dus à la conjonction d'un printemps particulièrement arrosé qui contribue à saturer les sols et à une mousson estivale du Nord-Est qui provoque les « pluies des prunes » d'une durée plus longue qu'à l'accoutumée, entraînent des précipitations qui peuvent atteindre jusqu'à 200 % par rapport à une saison normale. Les grands lacs de Dongting et de Poyang, qui devraient jouer leur rôle d'amortisseurs et de régulateurs de crues (autrefois, ils servaient de déversoirs pour absorber le trop plein de débits des crues), sont eux-mêmes régulièrement envahis par les crues du Yangzi et de ses affluents du fait du colmatage naturel et de la poldérisation anthropique qui ont fortement réduit la surface de ces lacs. En effet, depuis des années, les terres agricoles ont gagné sur les grands lacs, des milliers d'hectares ont été récupérés, et la zone est sillonnée de plusieurs milliers de fossés d'irrigation et de drainage. Dans le Hunan, le lac Dongting a vu sa superficie réduite de deux tiers depuis 1950. Sa surface de 6 000 km² en 1825 n'est plus que de 2 625 km² aujourd'hui¹⁴⁵. L'assèchement du lac est l'une des principales menaces qui pèsent sur l'équilibre naturel du moyen Yangzi.

¹⁴⁵ YANG Zaitian, dir., *Hunan xiangtu dili* [La géographie du Hunan], Pékin, Zhongguo wenshi chubanshe, 2005, pp. 68-69.

Illustration 2 : L'évolution du lac Dongting du XIV^e au XX^e siècles



Source : GENTELLE Pierre, *Chine et "diaspora"*, Paris, Ellipses, 2000, pp. 61-69.

I.3.6. La région deltaïque : le cœur du Yangzi

Dans le cours inférieur du Yangzi, les terres planes de l'Anhui, du Jiangsu et de Shanghai, qui ne dépassent jamais 50 m d'altitude, se succèdent en suivant l'écoulement du Yangzi vers la mer. Le bassin du bas Yangzi est composé en grande partie par la plaine du lac Cao (appelée aussi plaine de l'Anhui central) et les terres deltaïques du grand fleuve. Ces dernières sont d'autant plus importantes, qu'elles concentrent une population considérable d'une densité très forte.

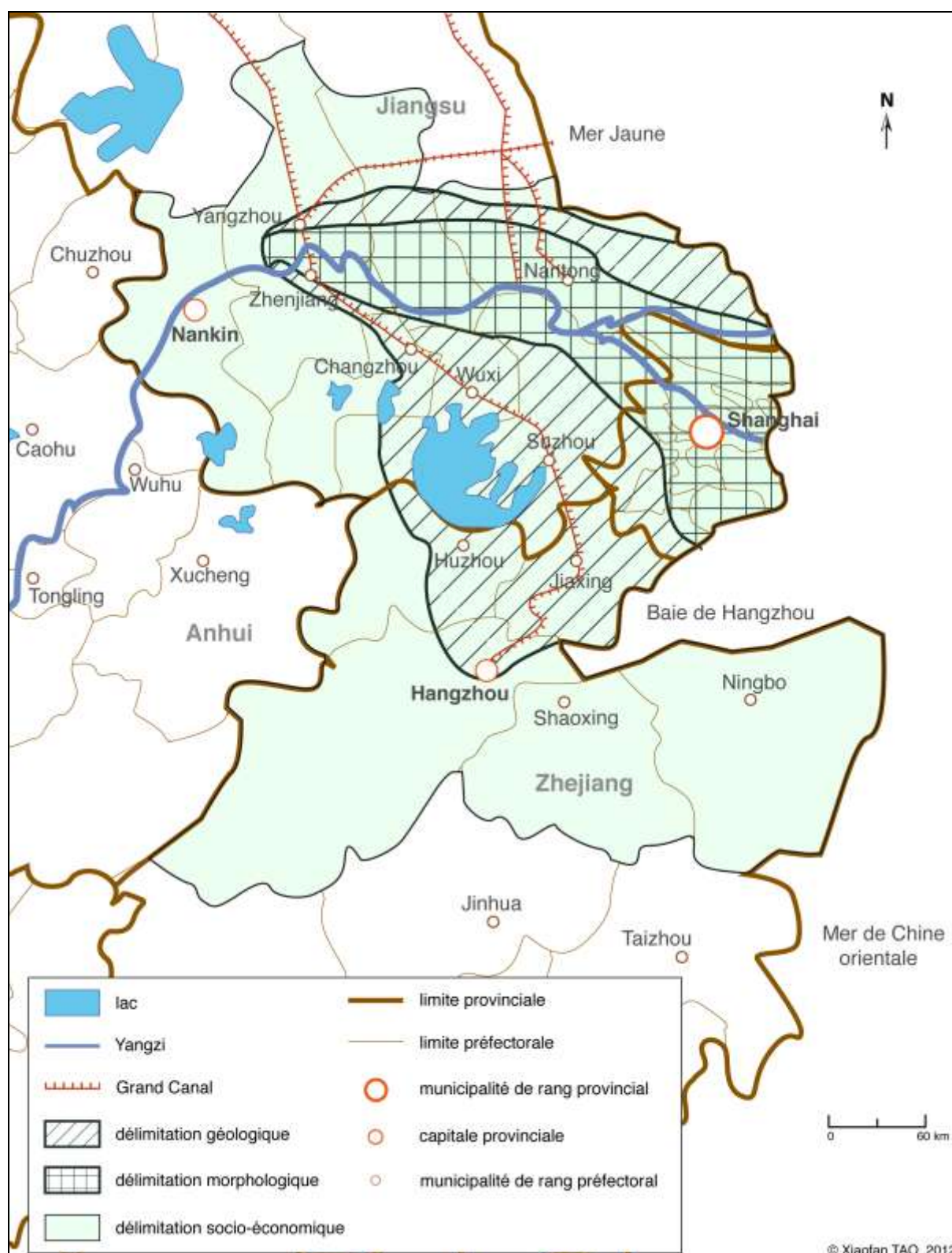
Du fait de la turbulence de la mer et de la forte charge en alluvions charriées au cours des siècles par le Yangzi et le fleuve Qiantang, les dépôts sédimentaires se sont accumulés dans l'embouchure du fleuve en formant la plus grande avancée de terre triangulaire chinoise sur la mer : le delta du Yangzi. Chaque année, le Yangzi déverse près de 1 000 milliards de mètres cubes d'eau dans la mer de Chine orientale et charrie des milliers de tonnes de limon au large des côtes en formant deux amas sédimentaires nord et sud. S'étendant de Yangzhou jusqu'à Rudong, l'amas septentrional forme la plaine de Lixiahe (plaine alluvionnaire créée par les dépôts sédimentaires lors des crues du fleuve Huai et du Yangzi), qui s'étale sur une superficie d'environ 140 000 km². L'amas méridional débute à Jiangyin et s'allonge vers le sud-est jusqu'au district de Caojin de Shanghai. Il s'agglomère avec l'amas sédimentaire déposé par le fleuve Qiantang, pour former la plaine du lac Tai (30 000 km²), qui s'abaisse de tous les côtés vers le centre¹⁴⁶.

Concernant la délimitation du périmètre du delta du Yangzi, il existe trois façons possibles de la déterminer. D'abord, morphologiquement, le delta du Yangzi englobe un espace d'environ 50 000 km² et son extrémité occidentale se situe à Yizheng (une ville qui appartient à la municipalité de Yangzhou). Traditionnellement, les géographes chinois considèrent que le delta est délimité au nord par l'axe Yangzhou-Jiangdu-Taizhou-Haian-Pincha, à l'ouest par l'axe Zhenjiang-monts Mao, au sud par l'axe monts Tianmu-baie de Hangzhou, et à l'est, par la mer Jaune et la mer de Chine orientale¹⁴⁷.

¹⁴⁶ *Changjiang liuyu dituji* [Atlas du bassin du Yangzi], *op. cit.*, p. 248.

¹⁴⁷ REN Mei à *Zhongguo de sanda sanjiaozhou* [Les trois grandes régions deltaïques chinoises], Pékin, Gaodeng jiaoyu chubanshe, 1994, p. 126.

Carte 13 : La délimitation du delta du Yangzi



Sources : REN Mei, *Zhongguo de sanda sanjiaozhou* [Les trois grandes régions deltaïques chinoises], Pékin, Gaodeng jiaoyu chubanshe, 1994, p. 126 ; CHEN Jieyu, «*Er shi yi shiji Changjiang sanjiaozhou jingji qu gangkouqun gouxiang* » [Planification prospective pour le développement des ports des régions deltaïques du Yangzi au XXI^e siècle], *Haiyang yu yanhaihua* [Mer et littoralisation], no. 5, 1995, pp. 26-29 ; *Changjiang sanjiaozhou chengshi nianjian* [Annuaire statistique des villes du delta du Yangzi], Pékin, Zhongguo gongshang chubanshe, 2010, p. 12.

Deuxièmement, cette délimitation peut se faire selon un critère géologique, ce qui donne une superficie plus réduite. À partir de la répartition des dépôts sédimentaires, ce critère délimite ainsi le delta du Yangzi : l'extrémité ouest du delta est située aux alentours de Zhenjiang et Yangzhou ; au nord, la démarcation est créée par deux tronçons du Grand Canal : canal Yangzhou-Tongzhou et canal Pincha ; au sud, c'est le canal Yantietang qui fait la limite¹⁴⁸.

Enfin, le critère des caractéristiques socio-économiques constitue la troisième façon de délimiter la région deltaïque. Le delta contient, au-delà de la municipalité de Shanghai, la portion de la province du Jiangsu au sud du Yangzi et la partie septentrionale du Zhejiang, dont l'ensemble constitue une superficie de 99 600 km². À partir de 2008, la prolongation de la zone économique du delta du Yangzi a permis d'englober l'ensemble du territoire du Jiangsu et du Zhejiang¹⁴⁹.

Au sud du grand fleuve, les basses terres du delta abritent de nombreux lacs, qui ont été aménagés partiellement en champs cultivés, sortes de polders gagnés sur les superficies lacustres. Cet ensemble est unifié par un maillage dense de canaux, il est impossible d'aller quelque part sans rencontrer une rivière, un canal, un fossé ou un lac, le delta est désigné sous l'appellation « pays de l'eau » (*shuixiang zeguo*). C'est l'un des rares espaces chinois où l'occupation agricole est continue et où l'apport limoneux de chaque crue contribue à entretenir les qualités d'un sol supportant plusieurs récoltes par an ; le delta du Yangzi offre, depuis longtemps, une agriculture très intensive et fournit un paysage dominé par la riziculture. Ici, les champs de riz inondés sont serrés les uns contre les autres, formant des réseaux très denses derrière les digues qui les protègent. Ces champs peuvent certaines années fournir jusqu'à trois récoltes annuelles : deux de riz et une de blé. Pour le reste, le delta est aussi parsemé de colza, de coton et il produit également abondance de poisson. Le delta assure la part la plus importante de la production alimentaire de Chine. Ce qui n'est pas sans évoquer le proverbe suivant : « quand le delta trouvera sa corne d'abondance, le pays entier se nourrira avec aisance » (*Su-Hu* (Suzhou et Huzhou) *shu, tianxia zu*).

Composé en quasi-totalité de basses plaines, dont l'altitude moyenne ne dépasse pas 10 m, le delta du Yangzi connaît un double problème lié à la question de l'eau : selon les saisons, l'eau est soit insuffisante pour faire face aux besoins des cultures et de l'urbanisation, soit trop

¹⁴⁸ CHEN Jieyu, « *Er shi yi shiji Changjiang sanjiaozhou jingji qu gangkou qun gouxiang* » [Planification prospective pour le développement des ports des régions deltaïques du Yangzi au XXI^e siècle], *Haiyang yu yanhaihua* [Mer et littoralisation], 1995, no. 5, pp. 26-29.

¹⁴⁹ *Changjiang sanjiaozhou chengshi nianjian* [Annuaire statistique des villes du delta du Yangzi], Pékin, Zhongguo gongshang chubanshe, 2010, p. 12.

abondante lors des crues catastrophiques. Face aux risques des crues, depuis l'époque historique, la société riveraine a su se protéger grâce au système des digues et l'aménagement des versants en terrasses, pour un contrôle de l'eau à toutes les échelles. Comme dans les régions du moyen Yangzi, le grand fleuve est cerné de digues, de canaux de déviations et de bassins de rétention dans son cours inférieur. Tous ces ouvrages sont destinés à contenir la puissance des eaux des crues afin de renforcer pour l'ensemble de la région la lutte contre les inondations. L'histoire du delta du Yangzi est donc celle du creusement de fossés, de la construction de barrières de crues et de l'entretien de canaux d'irrigation.

En effet, le delta du Yangzi ne fournit pas une terre absolument idéale. Le Jiangsu, la province où l'altitude est la plus faible de Chine, n'est composée pratiquement que de basses terres planes et deltaïques occupant plus de 85 % de la superficie totale provinciale¹⁵⁰. Cependant, les microreliefs, tels que les zones sableuses inutilisées (surtout le long de la côte) sont complexes et induisent des aptitudes agricoles inégales. Quant à la province du Zhejiang¹⁵¹, dans sa partie septentrionale, la baie de Hangzhou offre des conditions favorables pour éviter les typhons et permet l'implantation de ports en eaux profondes comme Hangzhou et Ningbo. Cependant, en tant que plus petite province chinoise, elle constitue un cas très particulier. Composée, sauf au nord, des collines du Jiangnan et de montagnes ne dépassant pas 2 000 m, alignées suivant une direction nord-est / sud-ouest et recoupées par des vallées étroites, 70,40 % de la superficie du Zhejiang est occupée par des terres collinaires. Si on y ajoute 6,40 % de surface liquide, les plaines et les bassins ne représentent pas plus de 23,20 % des terres de la province¹⁵². Le Zhejiang est ainsi connue pour sa situation dite de « sept parts de collines, une part d'eau et deux parts de terres cultivables ». Il est à noter que, malgré un tel handicap, le Zhejiang fournit l'une des productions agricoles les plus importantes de Chine. Grâce aux conditions climatiques qui favorisent la riziculture dans l'ensemble de la province, les basses pentes aménagées en terrasses permettent de hauts rendements pour la culture du thé (le Zhejiang occupe, suivant les années, le premier ou le deuxième rang en Chine avec un peu moins d'un cinquième de la production de thé). Ainsi, l'ensemble de la région du cœur du Yangzi est caractérisé par « un déterminisme accentué et l'adaptation quasi-totale de l'ensemble social aux contraintes naturelles »¹⁵³. La richesse agricole du delta du Yangzi est

¹⁵⁰ YU Xiaogan, *Changjiang liuyu kechixu fazhan yanjiu*, [Le développement durable du bassin du Yangzi], Pékin, Kexue chubanshe, 2003, p. 119.

¹⁵¹ Suivant les critères économiques, les régions septentrionales du Zhejiang font partie du delta du Yangzi.

¹⁵² YU Xiaogan, *op. cit.*, p. 98.

¹⁵³ LARIVIERE Jean-Pierre et MARCHAND Jean-Pierre, *op. cit.*, p. 25.

donc lié au fleuve, qui à la fois abonde les sols et les menace, ce qui entraîne pour l'homme, la mise en œuvre de ses capacités d'adaptation.

Conclusion du chapitre I

L'identification du bassin du Yangzi à travers ses caractéristiques physiographiques amène à différencier le haut, le moyen et le bas Yangzi, lesquels se distinguent d'emblée par leur géomorphologie et conditions climatiques. Les conditions naturelles dictent la répartition des activités dans le bassin. Les disparités géographiques entraînent une diversification des modes de vie, de l'urbanisation, ainsi qu'une différenciation économique et sociale au sein des régions yangziennes. Malgré son immensité le bassin ne dispose de terres fertiles que dans les régions des basses terres planes dont l'étendue est très limitée : le bassin du Sichuan, la plaine des deux lacs¹⁵⁴ et la plaine du delta du Yangzi. L'aménagement des régions des basses terres demeure l'enjeu principal pour le futur du bassin, mais les risques d'inondation, d'érosion et de défluviation font peser une épée de Damoclès sur le projet en cours d'unification du bassin.

¹⁵⁴ La plaine des deux lacs est composée de la plaine du Jiangnan (Hubei) et la plaine du lac Dongting (Hunan), situées dans le moyen Yangzi.

Chapitre II : Unité et identité de l'espace régional : les valeurs de la civilisation fluviale du Yangzi

Introduction du chapitre II :

Outre le rôle fondamental de la physiographie, la formation du bassin du Yangzi est le fait d'un autre facteur prépondérant, à savoir une civilisation identifiable, dont les transformations dans le temps sont étroitement liées à l'évolution des activités fluviales. Ce facteur que nous qualifions de « civilisation fluviale », décide les caractères culturels, identitaires, patrimoniaux et géopolitiques qui transforment le paysage et l'environnement tout au long de cette coévolution fleuve-société. Les recherches sur l'évolution de la civilisation du bassin du Yangzi permettent d'identifier l'originalité et l'intégralité de cet espace, et de restituer la relation nourricière entre le Yangzi et l'ensemble de l'entité territoriale environnante. Avec la succession des activités sociales et productives et l'accumulation de savoir-faire se renouvelant de génération en génération, une civilisation propre au Yangzi voit le jour, puis elle est diffusée et vulgarisée dans l'espace à travers le déplacement des hommes, les activités économiques, les courants philosophiques, et l'évolution urbaine et rurale. Elle devient ainsi une estampille d'authentification et de représentation de l'espace du bassin du Yangzi.

Dans ce chapitre qui s'attache à cerner la genèse et l'évolution d'une civilisation dite « fluviale » du Yangzi, nos analyses s'organisent autour des quatre thèmes de recherche suivants : d'abord, nous nous interrogeons sur l'identité et l'originalité de la civilisation yangzienne ; ensuite, nous mettons en relief les principaux modes de production qui caractérisent la civilisation yangzienne par l'étude de la transformation d'une civilisation agricole en une civilisation industrielle ; puis, nous étudions le rôle de la civilisation yangzienne dans l'articulation du lien entre fleuve, port et arrière-pays ; et enfin, nos analyses s'efforcent, à travers une relecture diachronique de l'évolution et la mise en place des travaux hydrauliques yangziens historiques, d'identifier l'organisation socio-économique du bassin.

II.1. Une civilisation fluviale

Le lieu d'origine des grandes civilisations antiques se caractérise bien souvent par la proximité d'un grand fleuve. La civilisation mésopotamienne¹⁵⁵ s'est construite autour du Tigre et de l'Euphrate ; la civilisation égyptienne¹⁵⁶ s'est organisée autour du Nil et la civilisation de la vallée de l'Indus¹⁵⁷ s'est bâtie autour du Sarasvatî. Depuis la préhistoire jusqu'à nos jours, l'importance d'un fleuve est évaluée en fonction des potentialités qu'il offre à ses riverains : l'aquaculture, l'irrigation, le ravitaillement urbain et rural, la navigation, la production hydroélectrique, etc. De plus entrent également en ligne de compte des facteurs culturels, identitaires, patrimoniaux et géopolitiques¹⁵⁸. Les caractéristiques des activités humaines exercées en étroite symbiose avec le fleuve, et dans sa proximité permettent de dégager des traits communs à l'ensemble des sociétés riveraines au plan technique, économique, intellectuel, politique, social et moral, ce qui contribue à identifier une véritable civilisation fluviale.

La civilisation yangzienne, à travers son évolution, témoigne du maintien de ces caractéristiques communes. Grâce au développement de la technique d'irrigation et de la culture du riz, l'évolution des activités humaines dans le bassin du Yangzi démontre l'importance primordiale et emblématique de l'eau à travers l'organisation productive, les progrès techniques, les activités commerciales, ainsi que l'élaboration des modes de pensée. La genèse ancienne de la civilisation yangzienne découle de la connaissance à savoir à tirer profit du fleuve en même temps que l'apprentissage et l'appropriation du cours d'eau comme source de bien-être. Aussi les riverains yangziens se sont-ils attachés à contrôler les crues, développer les techniques d'irrigation, animer les commerces portuaires, améliorer la navigation, et à adopter une façon de penser qui, en français, pourrait se traduire ainsi : « être comme l'eau »¹⁵⁹. La prise en compte de ces éléments permet de resituer le contexte culturel

¹⁵⁵ La civilisation mésopotamienne couvre une région du Moyen-Orient située entre les fleuves du Tigre et de l'Euphrate. Elle est apparue vers 4 000 av. J.-C.

¹⁵⁶ Apparue aux environs de 4 000 av. J.-C., la civilisation égyptienne est originaire du delta du Nil. Elle est connue pour sa relation d'étroite dépendance avec le plus grand fleuve africain, le Nil.

¹⁵⁷ La civilisation de la vallée de l'Indus (3 000 av. J.-C.) était une civilisation de l'Antiquité dont l'aire géographique s'étendait principalement le long du fleuve Sarasvatî.

¹⁵⁸ BETHEMONT Jacques, « Qu'est-ce qu'un grand fleuve ? », *VertigO – La revue en sciences de l'environnement sur le Web*, vol. 4, no. 3, 2003.

¹⁵⁹ Pour les stratégies chinoises, dont la pensée a pesé sur l'évolution du bassin du Yangzi, l'image de l'eau est omniprésente. Comme l'eau a la formidable capacité de s'adapter à son environnement, de la même façon, l'esprit doit pouvoir s'y adapter en développant une stratégie consistant à être l'écoute, être dénué de préjugés, faire montre de disponibilité et d'adaptabilité aux circonstances extérieures.

du bassin afin d'analyser la fonction primordiale de structuration de l'espace jouée par ce grand fleuve.

II.2. Le bassin du Yangzi, un des berceaux de la civilisation chinoise

Bien que les premières traces d'activités humaines dans le bassin du Yangzi remontent jusqu'à deux millions d'années avant notre ère¹⁶⁰, la reconnaissance de la vallée du Yangzi en tant qu'un des berceaux de la civilisation chinoise ne se fait qu'à partir des années 1980. Pendant longtemps, la recherche archéologique sur la genèse de la civilisation chinoise a estimé que le bassin du fleuve Jaune était la source unique de l'expansion de la civilisation chinoise, du fait qu'il offrait à la Chine antique une civilisation agricole précoce et stable dans le temps. Aussi le fleuve Jaune était-il considéré comme l'unique foyer de diffusion de la civilisation chinoise¹⁶¹. Quant au restant des territoires chinois, depuis les temps anciens, ils étaient considérés comme des pays arriérés, divisés en quatre régions barbares (*siyi*)¹⁶², tributaires de l'influence de la civilisation du bassin du fleuve Jaune. Le bassin du Yangzi relevait des régions des « barbares du Sud » (*nanman*). Cette représentation du bassin a été mentionnée dans les *Mémoires historiques (Shiji)* de Si Maqian¹⁶³ datés du I^{er} siècle av. J.-C. Selon lui, jusqu'à l'époque des Hans de l'Ouest (environ I^{er} siècle av. J.-C.), le bassin du Yangzi demeurait une région stérile, les autochtones yangziens y étant considérés comme des barbares méridionaux¹⁶⁴. Un autre ouvrage historique, le *Miroir général pour aider le*

¹⁶⁰ La découverte du site archéologique de Wushan en 1985 dans la municipalité de Chongqing a permis d'identifier l'homme de Wushan, qui est actuellement le plus ancien fossile d'*Homo erectus* trouvé en Chine. Les traces d'activités humaines y remontent jusqu'à deux millions d'années avant notre ère.

¹⁶¹ Li Xuege, *Tanxun huanghe wenming* [Recherche sur la genèse de la civilisation du fleuve Jaune], Shanghai, Dongfang chubanshe, 2004, p. 18.

¹⁶² Dans l'antiquité chinoise, les « quatre barbares » (*siyi*) est l'appellation utilisée pour distinguer le peuple des Han et les peuples non han. Le bassin du fleuve Jaune, notamment la région du Zhongyuan (Henan aujourd'hui), se situe en plein milieu de l'Empire ; en dehors du bassin du fleuve Jaune, les autres territoires de la Chine sont divisés en quatre régions barbares : la région barbare de l'est (*dongyi*), la région barbare du sud (*nanyi*), la région barbare de l'ouest (*xiyi*) et la région barbare du nord (*beiyi*).

¹⁶³ Les *Mémoires historiques*, ou *Mémoires du Grand Historien (Shiji)*, ont été écrits entre 109 et 91 av. J.-C., par l'historien Si Maqian. Cet ouvrage couvre l'histoire chinoise de l'époque mythique de l'Empereur Jaune jusqu'à l'époque des Hans de l'Est, où a vécu son auteur. Première somme systématique de l'histoire de la Chine, il a exercé une influence importante sur l'historiographie chinoise postérieure. Dans le volume 129 du *Siji – Huozhi liezhuan*, Si Maqian indique qu'avec une production agricole de peu d'importance, le bassin du Yangzi était une région très dépeuplée, il n'y avait ni échange de biens, ni stratification sociale.

¹⁶⁴ Barbare (*manyi*) est une appellation qui s'applique à tous les peuples non han dans l'antiquité chinoise. Pendant l'époque des Printemps et des Automnes, elle désigne principalement les peuples qui s'installent dans l'est du Sichuan et dans le bassin du Hanshui (Hubei). Avec l'expansion territoriale du royaume des Chu, le périmètre de cette appellation de *manyi* s'étend au fur et à mesure vers la Chine méridionale. Si Maqian, *Shiji* [Mémoires historiques], tome 3, Pékin, Zhonghua shuju, 1982, pp. 112-136.

gouvernement (*Zizhitongjian*)¹⁶⁵ mentionne que le processus de civilisation du bassin du Yangzi a commencé dès l'époque des Trois Royaumes (220-265). C'est la diffusion de la civilisation du bassin du fleuve Jaune jusqu'à la vallée du Yangzi qui permet à ce dernier de se débarrasser de l'appellation péjorative de région barbare¹⁶⁶. À partir de ces deux importants témoignages historiques, la civilisation primitive yangzienne a été identifiée comme une culture sans originalité propre, placée sous l'emprise de la civilisation du bassin du fleuve Jaune.

À partir du milieu du XX^e siècle, une série de découvertes archéologiques permet de remettre en question la place du bassin du Yangzi dans la genèse de la civilisation chinoise. D'abord, les recherches sur les sites du Paléolithique ont permis la découverte de l'homme de Yuanmou¹⁶⁷ dans le haut Yangzi, de l'homme de Yunxian¹⁶⁸ dans le moyen Yangzi et des hommes de Tangshan¹⁶⁹ et de Hexian¹⁷⁰ dans le delta du Yangzi. Notamment, le squelette humain le plus ancien retrouvé dans le haut Yangzi, à savoir l'homme de Wushan¹⁷¹ (découvert dans le site archéologique de Wushan à Chongqing), a été identifié comme le fossile d'*Homo erectus* chinois le plus ancien qu'on ait trouvé jusqu'à présent.

¹⁶⁵ Le *Zizhitongjian* est un ouvrage de référence dû à l'historien chinois du XI^e siècle Sima Guang. Il couvre la période allant de 403 av. J.-C. à 959 ap. J.-C., s'étalant sur 16 dynasties et 1363 ans, du début des Royaumes combattants jusqu'à la fin de la Période des Cinq Dynasties et des Dix Royaumes (avant le début de la dynastie Song).

¹⁶⁶ SIMA Guang, annotation par HU Shansheng, *Zizhitongjian – Weiji yi*, [Miroir général pour aider le gouvernement], tome 70, Pékin, Zhonghua shuju, 2005, pp. 239-242.

¹⁶⁷ C'est dans le village de Nabang du district de Yuanmou (Yunnan) que les archéologues ont exhumé en 1965 les fossiles de deux molaires supérieures de l'Homme de Yuanmou, qui a vécu il y a 1,7 million d'années avant notre ère.

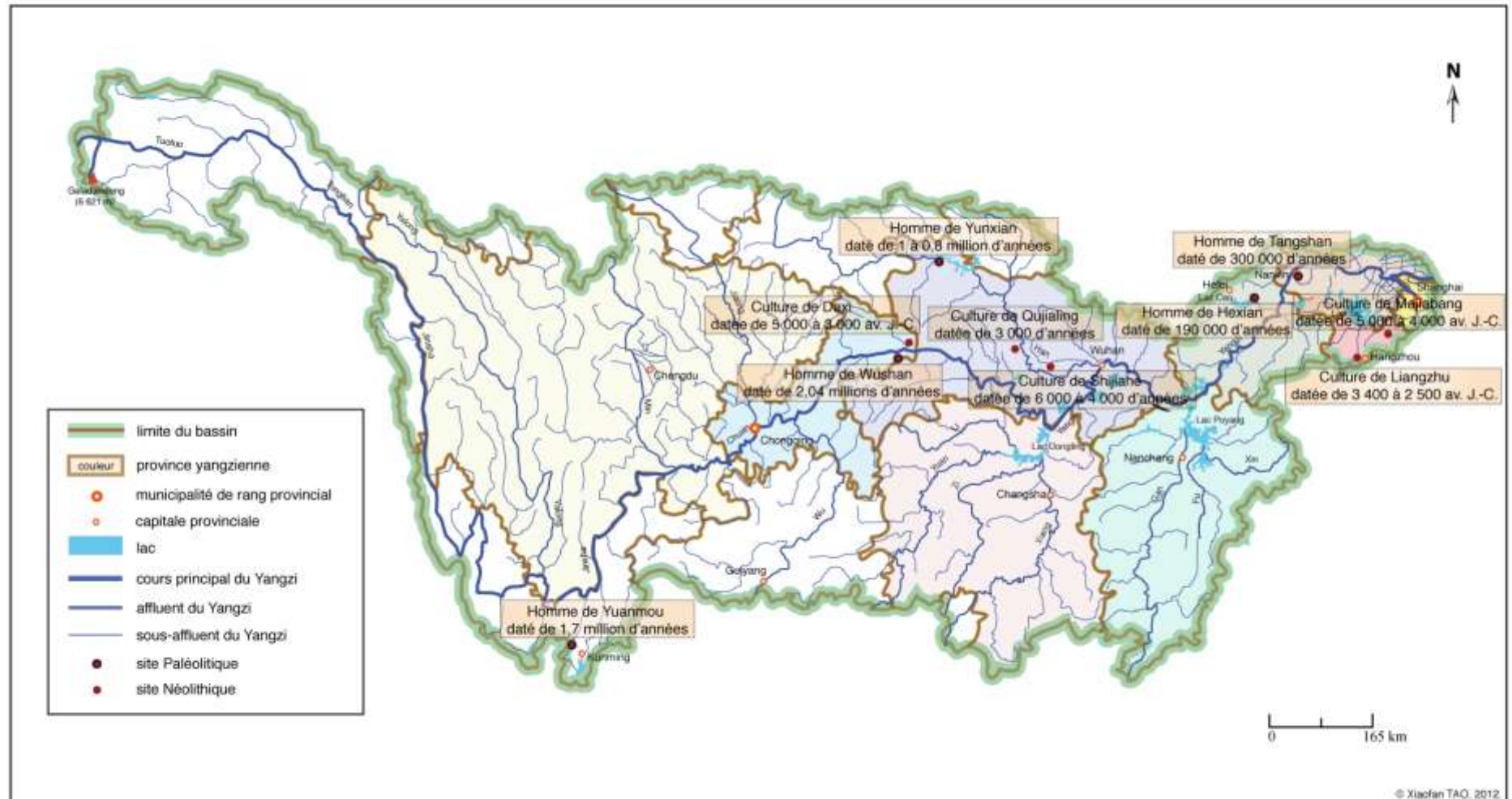
¹⁶⁸ Vieux de 0,8 à 1 million d'années, le fossile de l'Homme de Yunxian a été découvert dans le district Yun du Hubei en 1975.

¹⁶⁹ L'Homme de Tangshan, qui est un *Homo erectus*, a été découvert dans le district de Jiangning de la municipalité de Nankin (Jiangsu) en 1993. Il a vécu aux environs de 300 000 ans avant notre ère.

¹⁷⁰ L'Homme de Hexian est un *Homo erectus* qui a vécu aux environs de 190 000 ans avant notre ère. Il a été exhumé en 1980 à Longtandong dans le district de He de l'Anhui.

¹⁷¹ En 1985, le professeur Huang Wanbo a découvert un squelette vieux de 2,04 millions d'années à Longgupo (près du site des Trois Gorges dans le bourg de Miaoyu relevant du district de Wushan à Chongqing). Il l'a nommé l'Homme de Wushan. Cette découverte a attiré l'attention du monde entier et confirme que le plus vieux berceau de l'humanité chinoise se trouve dans le haut Yangzi. Elle ébranle également la conviction des milieux archéologiques occidentaux pour ceux qui pensent que les premiers hommes venaient d'Afrique. Néanmoins, en ce qui concerne l'homme de Wushan, savoir s'il s'agit d'un homme ou d'un pithécanthrope paraît difficile à déterminer. En 2005, une équipe d'archéologues chinois et français a découvert un instrument de pierre datant de plus de 2 millions d'années et des traces de vie humaine au cours de l'étude conjointe sur les vestiges de Wushan. Cette découverte a permis de déterminer que l'homme de Wushan pourrait être apparu 300 000 ans avant l'homme de Yuanmou dans la province du Yunnan. Avant cette découverte, l'homme de Yuanmou, vieux de 1,7 million d'années, était considéré comme le premier homme de Chine depuis les années 1960.

Carte 14 : La répartition des principaux foyers culturels du Paléolithique et du Néolithique dans le bassin du Yangzi



YE Zhongshu, *Changjiang wenmingshi* [Histoire de la civilisation yangzienne], Shanghai, Shanghai jiaoyu chubanshe, 2001, pp. 12-29.

Ensuite, dans le bassin du Yangzi, on peut identifier un peu partout des traces de campements et de foyers ayant appartenu aux hommes du Néolithique et de l'âge du bronze. Parmi tous les sites archéologiques du Néolithique que les archéologues ont fouillé pendant le XX^e siècle dans la vallée, une dizaine d'entre eux ont une valeur précieuse et chacun dispose de son originalité culturelle et de caractéristiques particulières. Les découvertes successives des sites archéologiques de Liangzhu¹⁷², de Majiabang¹⁷³, de Hemudu¹⁷⁴ (Zhejiang), de Qujialing¹⁷⁵ (Hubei), de Shijiahe¹⁷⁶ (Hubei), de Daxi¹⁷⁷ et de Sanxingdui¹⁷⁸ (Sichuan), permettent de resituer la culture néolithique du Ba-Shu (Sichuan), du Jin-Chu (Hubei et Hunan) et du Wu-Yue (delta du Yangzi). Les analyses synthétiques de l'ensemble des anciens foyers culturels yangziens concluent que, grâce aux échanges établis par la navigation sur le Yangzi, ces anciens foyers ne se sont pas développés isolément et leur coexistence le long du Yangzi fait apparaître un ensemble de traits communs qui caractérisent l'état d'évolution de la société riveraine yangzienne¹⁷⁹. Ces résultats aboutissent à une remise en cause de l'origine de la civilisation chinoise : existe-t-il une identité culturelle pour l'ensemble des foyers culturels yangzien ? L'évolution des foyers culturels yangziens est-elle dépendante de la civilisation du bassin du fleuve Jaune ?

Comparé au bassin du fleuve Jaune, qui est composé principalement de la plaine du Nord de la Chine, le bassin du Yangzi est parcouru de dépressions, de bassins, de plaines disloquées, de collines et de hautes montagnes. À une époque ancienne, où les moyens de déplacement étaient très rudimentaires, les mouvements des habitants yangziens à l'intérieur de la vallée

¹⁷² La culture de Liangzhu remonte à la période allant de 3 400 à 2 250 av. J.-C. Le site archéologique de Liangzhu se trouve dans la ville de Liangzhu (Hangzhou) du Zhejiang.

¹⁷³ La culture de Majiabang est une culture du néolithique (5 000 à 4 000 av. J.-C.) qui tire son nom d'un des sites situés à Majiabang sur le territoire de la municipalité de Jiaxing (Zhejiang).

¹⁷⁴ La culture de Hemudu est une culture néolithique ayant existé entre 5 000 et 4 000 av. J.-C. Les sites archéologiques s'étendent de la plaine du Sud de la baie de Hangzhou jusqu'à l'archipel de Zhoushan dans la province du Zhejiang.

¹⁷⁵ La culture de Qujialing est une culture néolithique yangzienne (environs 3 000 ans avant notre ère). Les sites archéologiques sont situés dans le Hubei, le Hunan, le sud du Henan et le nord du Jiangxi.

¹⁷⁶ Le foyer culturel de Shijiahe est une culture néolithique apparue aux environs de 4 600 à 4 000 ans avant notre ère. Il tire son nom du district Shihe à Tianmen au Hubei.

¹⁷⁷ La culture de Daxi est une culture ayant existé entre 5 000 et 3 000 av. J.-C. Les sites archéologiques englobent l'est du Sichuan et les plaines des deux lacs.

¹⁷⁸ Les sites archéologiques de Sanxingdui se trouvent à Guanghan au Sichuan. Ils sont identifiés en tant que foyers culturels de l'âge du bronze, datés d'environ 2 800 à 800 avant notre ère. Les foyers culturels de Sanxingdui occupent une place particulière dans les recherches archéologiques et l'identification de la civilisation du bassin du Yangzi, puisque cette culture enregistre un important mouvement migratoire du peuple Xia qui se déplace depuis le moyen Yangzi, via les Trois Gorges, pour conquérir la plaine de Chengdu et l'ouest du Sichuan. L'expansion du foyer culturel de Sanxingdui témoigne d'une coexistence de la civilisation yangzienne et de celle du bassin du fleuve Jaune. Source : LIU Binfu, *Sanxingdui zuozheng : Huanghe wenming yu changjiang wenming gongsheng hudong* [Témoignage de Sanxingdui : la coexistence de la civilisation yangzienne et celle du bassin du fleuve Jaune], *Zhonghua wenhua yanjiu tongxun*, no. 1, 2004, pp. 12-17.

¹⁷⁹ LI Xueqin et XU Jijun, *Changjiang wenhuashi* [Histoire de la culture yangzienne], Nanchang, Jiangxi jiaoyu chubanshe, 1995, pp. 68-74.

étaient strictement limités, les différents foyers culturels yangziens restaient à l'écart les uns des autres. Le réseau fluvial yangzien est le seul moyen permettant de faire communiquer et s'interpénétrer progressivement les différents foyers culturels yangziens. Ainsi, avant d'être baigné par la civilisation du fleuve Jaune, la civilisation yangzienne a connu une évolution beaucoup plus discrète et moins florissante que celle du fleuve Jaune. C'est à travers les recherches archéologiques basées sur l'étude de l'apprentissage, l'appropriation et la maîtrise du fleuve par les anciens habitants yangziens que nous pouvons identifier une civilisation originelle et progressive propre au bassin du Yangzi.

En croisant leur champ de recherche spécifique, les archéologues ont constaté que les modes de production agricole, artisanale, ainsi que les techniques de pêche, de chasse, d'élevage des différents foyers néolithiques yangziens, se sont mêlés les uns aux autres¹⁸⁰. À titre d'exemple, la porcelaine blanche est un artisanat produit généralement par les foyers culturels du delta du Yangzi, notamment celui de Majiabang. Son apparition dans le foyer culturel de Daxi (situé dans le haut Yangzi) permet d'identifier un véritable échange culturel entre les foyers du bas et du haut Yangzi, à l'époque Néolithique. Si la production artisanale du bas Yangzi peut remonter jusqu'au haut Yangzi par le fleuve, la culture de Daxi a probablement été nourrie de la sorte par la culture de Majiabang. Ainsi les archéologues ont-ils découvert des traits culturels communs et une assimilation de mode de vie entre les différents foyers yangziens, ce qui prouve que, dès le Néolithique, les premiers habitants du bassin ont déjà appris à naviguer sur le Yangzi, et ont cherché à communiquer à diffuser et échanger leurs cultures.

Les recherches archéologiques des années 1980 sur la vallée du Yangzi démontrent que non seulement au niveau du mode de production agricole et artisanale, du transport fluvial et de l'habitat sédentaire, mais aussi au plan technique, intellectuel, politique, moral, les anciens foyers culturels yangziens sont arrivés peu à peu à maturité¹⁸¹. Notamment, la transformation de ces foyers culturels en sociétés civilisées est un fait historique et social qui permet d'identifier une civilisation propre au bassin du Yangzi. Les scientifiques affirment que la civilisation yangzienne fait partie des principaux courants de la civilisation chinoise¹⁸².

¹⁸⁰ YE Zhongshu, *Changjiang wenmingshi* [Histoire de la civilisation yangzienne], Shanghai, Shanghai jiaoyu chubanshe, 2001, pp. 1-29.

¹⁸¹ *Ibid*, pp. 9-29.

¹⁸² Après maints débats, une hypothèse portant sur la genèse de la civilisation chinoise a été retenue par les scientifiques, qui consiste à considérer que celle-ci est issue de trois civilisations régionales, à savoir la civilisation du fleuve Jaune, la civilisation du bassin du Yangzi et la civilisation des steppes du Nord. Géographiquement, c'est la civilisation du bassin du Yangzi qui représente la civilisation de la Chine méridionale. Source : PAN Zhaodong, *Zhonghua wenhua daxi bijiao yanjiu : caoyuan wenhua dui zhonghua*

Aujourd'hui, des hypothèses avancées par les archéologues et historiens reconnaissent que la genèse de la civilisation chinoise est plurielle¹⁸³. Cette civilisation tire son origine de l'évolution historique du bassin du Yangzi comme celle du fleuve Jaune. L'idée d'une « genèse unique » de la civilisation chinoise avec pour unique point de départ le bassin du fleuve Jaune, idée enracinée dans la connaissance chinoise depuis l'époque de Si Maqian (Han de l'Ouest), a enfin été reconsidérée, elle est remplacée par la doctrine dite de la « genèse multipolaire », laquelle valorise l'autonomie de développement de la civilisation yangzienne.

II.3. La métamorphose du bassin : de la civilisation agricole à la civilisation industrielle

Dans le bassin du Yangzi, la civilisation primitive du Néolithique a laissé suffisamment de traces pour être identifiée. Pour déterminer l'origine d'une véritable civilisation yangzienne, le principal élément déterminant est l'éclosion des activités agricoles, qui marque la rupture avec le Paléolithique, et entraîne une nouvelle organisation de l'espace et des activités humaines dans la vallée.

Grâce à l'évolution de la maîtrise de l'agriculture à l'âge du bronze, une structure économique impériale s'étayant sur des activités agricoles précoces et pérennes est une des causes qui maintient la continuité et la durabilité de la civilisation chinoise de siècle en siècle¹⁸⁴. Avant l'ère industrielle, l'économie agricole traditionnelle ne permet pas une croissance spectaculaire mais elle vient néanmoins soutenir le régime impérial à la faveur de politiques agraires évoluées et renouvelées d'une dynastie à l'autre¹⁸⁵. La civilisation chinoise

wenhua de lishi gongxian [Recherche comparative sur les cultures chinoises : l'apport de la culture steppique pour la culture chinoise dans l'histoire], Hohhot, Neimenggu jiaoyu chubanshe, 2007, 289 pages.

¹⁸³ En Chine, l'introduction de l'analyse géographique dans les recherches archéologiques permet de développer cinq hypothèses pour identifier la genèse de la civilisation chinoise. La première hypothèse est basée sur la répartition des sites archéologiques du Néolithique et elle identifie six foyers culturels chinois régionaux de base selon leurs particularités culturelles anciennes. La deuxième s'appuie sur la géomorphologie en distinguant quatre civilisations chinoises de type collinaire, haut montagneux, fluvial et lacustre. La troisième hypothèse souligne l'importance de l'axe de séparation des chaînes Yinshan-Qinling-Nanling pour distinguer la civilisation septentrionale et méridionale chinoise. La quatrième hypothèse insiste sur le fait que le bassin du fleuve Jaune est le seul centre de genèse culturelle de la Chine ; c'est sa diffusion culturelle qui éveille et civilise d'autres territoires chinois. La dernière hypothèse reconnaît l'importance décisive dans la composition territoriale chinoise des grandes régions hydrographiques au niveau de l'évolution et la formation culturelle chinoise. En s'appuyant sur la répartition des grands bassins hydrographiques, la genèse de la civilisation chinoise est multipolaire et tire son origine de la civilisation du fleuve Jaune, la civilisation yangzienne, la civilisation de la rive des Perles et la civilisation du fleuve Liao.

¹⁸⁴ JIANG Chunyun, *Zhongguo nongye shijian gailun* [La théorie de l'agriculture chinoise], Nankin, Jiangsu kexue jishu chubanshe, 2006, p. 39.

¹⁸⁵ PENG Yuxin et TANG Mingsui, *Zhongguo fengjianshehui jingjishi* [L'histoire de l'économie de la Chine impériale], Wuhan, Wuhan daxue chubanshe, 1993, pp. 126-128.

a ainsi progressé et persévéré à travers le développement d'une « civilisation agricole » (*nonggeng wenming*)¹⁸⁶, qui est considérée aujourd'hui comme le fondement de l'économie traditionnelle de ce pays.

Avant l'ère industrielle, pendant près de 6 000 ans, la subsistance des riverains yangziens dépend étroitement de la mise en valeur du fleuve et de la terre. Grâce aux milliers de cours d'eau qui confluent vers le Yangzi en fertilisant la terre, les activités agricoles du bassin s'épanouissent à travers le développement de la riziculture. Les recherches archéologiques sur le Néolithique dans les sites de Daxi, Qujialing, Hemudu et Majiabang identifient des traces rizicoles et des vestiges de matériaux de labour laissés par les premiers habitants yangziens. Grâce à l'humidité apportée par les moussons, et à la présence de milliers de rivières ou de ruisseaux yangziens, les terres de la vallée sont très fertiles et favorisent particulièrement la riziculture. Ces dispositions propices permettent au bassin, dès la fin du Néolithique, de s'engager vers l'économie productive. Les archéologues estiment qu'à cette époque, la production du riz à l'hectare dans le bassin était d'environ 3 000 kg¹⁸⁷. Aujourd'hui, bien que l'industrialisation permette aux activités agricoles du bassin d'être beaucoup plus évoluées et diversifiées, la riziculture domine toujours l'ensemble de la production agricole du bassin. Grâce à ce dynamisme des activités rizicoles, la vallée du Yangzi demeure à la fois le plus vieux site de la riziculture et la région où l'on produit la plus abondante quantité de riz dans le monde.

II.3.1. La formation d'un centre de prospérité agricole

L'apparition des activités culturelles dans la vallée du Yangzi remonte à la fin du Néolithique, environ de 7 000 à 6 000 ans avant notre ère¹⁸⁸. À cette époque, le bassin était une région isolée et dépeuplée. L'exploitation agricole n'était pas massivement pratiquée, elle reposait essentiellement sur la sélection de meilleures terres et l'emploi d'une main-d'œuvre particulièrement intensive. Il faut attendre l'âge du bronze¹⁸⁹ (environ 6000-2000 ans avant notre ère) pour que l'utilisation d'outils agricoles moins rudimentaires permette une nette

¹⁸⁶ *Ibid.*, p. 187.

¹⁸⁷ YE Zhongshu, *Changjiang wenmingshi* [Histoire de la civilisation yangzienne], Shanghai, Shanghai jiaoyu chubanshe, 2001, p. 19.

¹⁸⁸ *Ibid.*, p. 12.

¹⁸⁹ L'époque de l'âge de bronze correspond, en Chine, aux périodes de la dynastie des Xia (2 205-1 766 av. J.-C.), la dynastie des Shang (1 766-1 122 av. J.-C.) et la dynastie des Zhou (1 122-221 av. J.-C.). Cette dernière est divisée en l'époque des Zhou de l'Ouest (1 122-770 av. J.-C.) et l'époque des Zhou de l'Est (770-256 av. J.-C.). L'époque des Zhou de l'Est se subdivise en l'époque des Printemps et des Automnes (770-475 av. J.-C.) et l'époque des Royaumes combattants (475-221 av. J.-C.).

augmentation de la production agricole dans la vallée¹⁹⁰. Concrètement, c'est dès l'époque des Zhou de l'Ouest (1122-770 av. J.-C.) que la généralisation de la pratique des activités agricoles a stimulé le bassin du Yangzi, qui a ainsi réellement atteint le stade de société civilisée¹⁹¹. Les habitants yangziens ne sont plus rivaux à leur statut de chasseurs-cueilleurs et tirent massivement leur subsistance de l'agriculture et de l'élevage. Dorénavant l'agriculture est devenue le principal moyen de subsistance pour les peuples yangziens. Pendant les époques des Printemps et des Automnes (770-475 av. J.-C.) et des Royaumes combattants (475-221 av. J.-C.), grâce à l'exploitation de la vallée du Yangzi par le prince Taipo¹⁹², le labourage à l'aide de buffles, d'outils en fer et les travaux hydrauliques ont été introduits dans la vallée du Yangzi, ce qui permet de mettre en valeur les potentialités de l'agriculture du bassin. À titre d'exemple, aux environs de la deuxième moitié du III^e siècle avant J.-C., dans la plaine de Chengdu dans le haut Yangzi, afin de renforcer la production agricole, la principauté Qin a effectué les travaux hydrauliques célèbres de Dujiangyan. Ce système hydraulique qui permet d'irriguer l'ensemble de la plaine de Chengdu a rapidement amené la prospérité de l'économie agricole du royaume Qin, en le poussant à la tête des sept puissants royaumes combattants. Cette réussite des activités agricoles du royaume Qin est considérée aujourd'hui comme l'un des facteurs de l'unification de la Chine par Qinshihuang en 221 av. J.-C.

Pour des raisons géopolitiques, la première exploitation officielle et intensive du bassin du Yangzi a été initiée par Qinshihuang suite à son unification du pays. Un grand nombre d'émigrants ont été envoyés de force par l'empereur vers les régions du haut Yangzi pour défricher les terres et renforcer la production agricole. Ensuite, pendant environ 150 ans, au début de la dynastie des Han de l'Est (de 206 av. J.-C. à 9 ap. J.-C.), plusieurs empereurs ont adopté la politique agraire d'allègement des impôts (*xiuyang shengxi*), qui favorise plus particulièrement la classe paysanne en vue d'encourager ses activités culturelles, avec pour résultat de stimuler la vitalité agricole du bassin du Yangzi, notamment dans les régions du

¹⁹⁰ YE Zhongshu, *op. cit.*, p. 16.

¹⁹¹ *Ibid.*, p. 18.

¹⁹² Selon la littérature historique, c'est avec le prince Taipo que le bassin du Yangzi accède au rang de société civilisée. Cette légende a été mentionnée dans les documents historiques suivants : les *Mémoires historiques* (*Shiji*) et le *Commentaire de Zuo* (*Zuo zhuan* : principal commentaire des Annales des Printemps et des Automnes). À l'époque des Zhou de l'Ouest, Taipo, fils de souverain, a été exilé dans le delta du Yangzi pour des raisons politiques. Dans le Jiangsu, il a fondé le royaume Wu. Avec la montée en puissance du royaume Wu, et grâce à l'exploitation du peuple Wu dans la vallée du Yangzi, une diffusion de techniques avancées de l'agriculture, originaires du Zhou (royaume basé principalement dans le bassin du fleuve Jaune), a pu se faire en remontant le Yangzi, jusqu'aux régions des haut et moyen Yangzi.

Ya'an (Sichuan), du bassin du fleuve Yalong et de la plaine de Chengdu dans le haut Yangzi¹⁹³.

L'essor agricole de la vallée du Yangzi est dû tout d'abord à des facteurs endogènes, puisque le bassin est particulièrement fertile ; ensuite, à des facteurs humains relevant de l'intention politique, de la volonté de conquérir la nature et de mettre en valeur la richesse des terres. À titre d'exemple, l'essor de l'économie agricole de la vallée du Yangzi, laquelle d'érône le bassin du fleuve Jaune en devenant le centre productif de l'Empire à partir du XII^e siècle, est étroitement lié aux deux grands mouvements migratoires historiques Nord-Sud du pays.

À deux reprises, pendant presque sept siècles¹⁹⁴, des guerres d'une seule haleine ont eu lieu principalement dans les régions de Zhongyuan¹⁹⁵, où se trouve le centre politique du pays, et ont provoqué le départ de plusieurs millions d'habitants originaires de la vallée du fleuve Jaune, lesquels se sont réfugiés dans le sud du pays en immigrant dans la vallée du Yangzi et la vallée de la rivière des Perles. Ces mouvements migratoires offrent au bassin yangzien à la fois une abondante main-d'œuvre qualifiée et des techniques agricoles développées. Durant ces périodes de troubles, la paix relative dans la Chine méridionale, alors que la Chine septentrionale vit une époque chaotique, offre à la vallée du Yangzi une occasion de développer son économie agricole, ce qui lui permet de rattraper son retard par rapport au bassin du fleuve Jaune voire de le dépasser.

Pendant la dynastie des Tang (618-907), dirigée par des souverains impériaux éminents, la mise en place dans le bassin de réforme agraire et fiscale (la privatisation des terres, le système du salariat, par exemple), de travaux hydrauliques efficaces (le contrôle des crues, l'endiguement des fleuves, l'extension et le renforcement du système d'irrigation) et l'essor technique des matériaux agraires, confèrent au bassin une place de plus en plus avancée dans l'économie nationale. La chute de l'empire Tang au début du X^e siècle qui a conduit à une deuxième grande période d'éclatement du pays durant plus de 300 ans, a donné lieu à la destruction de la région du Zhongyuan suivie d'une vague d'immigration vers le sud de la

¹⁹³ LI Xueqin et XU Jijun, *op. cit.*, pp. 35-48.

¹⁹⁴ Pendant la Chine impériale, les alternances dynastiques provoquent parfois l'éclatement du pays. Suite à l'effondrement de la dynastie Han, le premier éclatement de la Chine, qui dure plus de 300 ans, et qui se traduit par la partition du pays en trois royaumes (220-280), est suivi par des conquêtes barbares entre les III^e et VI^e siècles. En 907, en réponse à la chute de la dynastie des Tang, le deuxième éclatement a lieu et se maintient jusqu'à la réunification du pays par les Mongols en 1279.

¹⁹⁵ Zhongyuan, au sens strict, désigne la province du Henan du fait qu'elle avait occupé la place de centre économique, politique et culturel de la Chine pendant plusieurs dynasties historiques ; au sens large, elle englobe la province du Henan ainsi que les régions septentrionales du Hebei, les régions méridionales du Shanxi, l'Est du Shaanxi et l'Ouest du Shangdong, ce qui correspond à l'ensemble de l'espace des cours moyen et inférieur du bassin du fleuve Jaune.

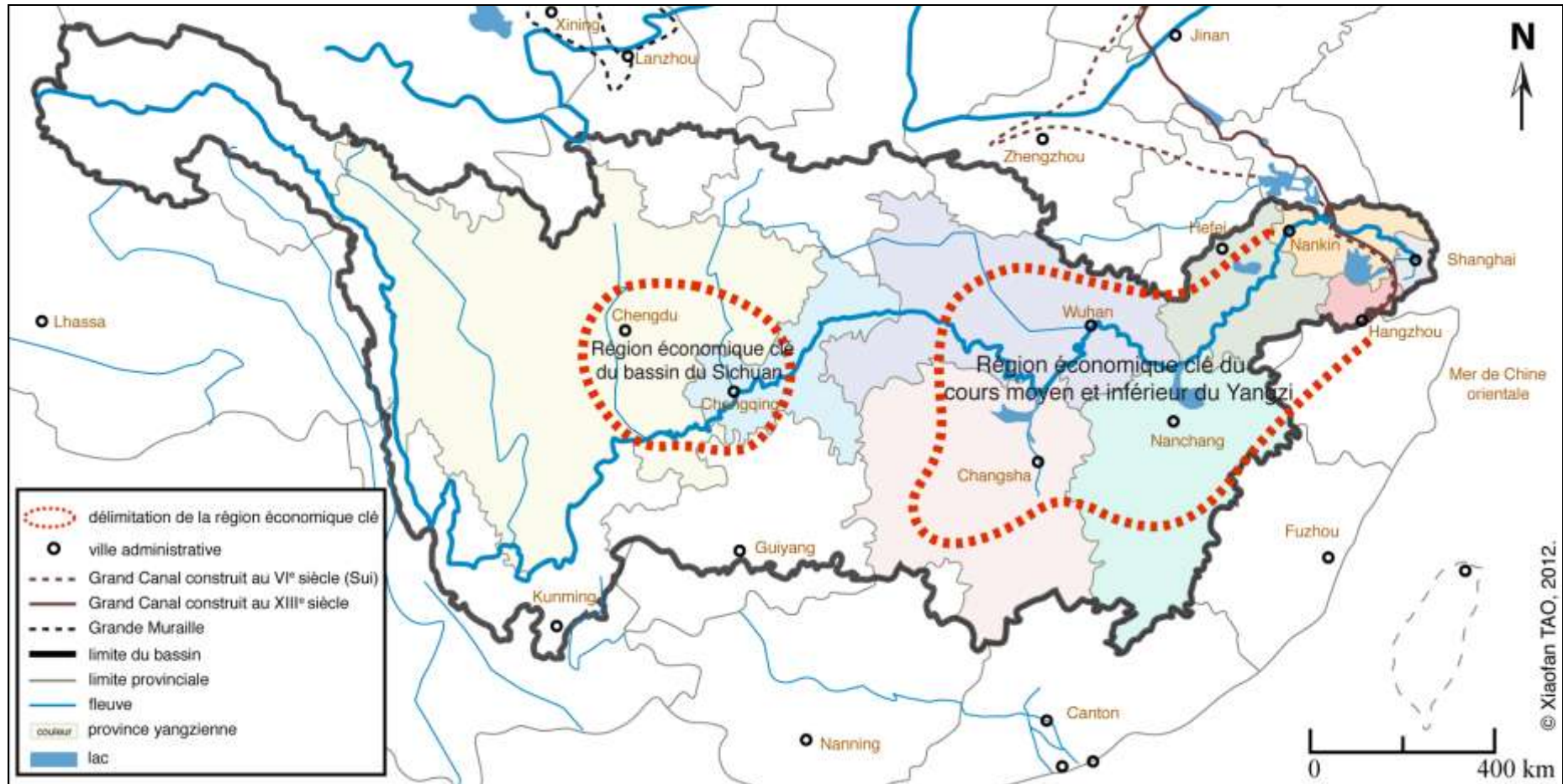
Chine. Dès le XII^e siècle, au plan de l'économie agricole, avec simultanément une Chine du Sud qui émerge et une Chine du Nord qui décline, la vallée du Yangzi s'affranchit de l'emprise économique du bassin du fleuve Jaune et elle devient le nouveau centre de production du pays. Les statistiques démontrent que pendant l'époque des Song du Nord (960-1127)¹⁹⁶, la totalité des dépenses financières de l'Empire était assurée par les revenus fiscaux agricoles des cours moyen et inférieur du bassin du Yangzi¹⁹⁷. Le géographe Chi Ch'ao-ting mentionne qu'au cours du XII^e siècle, parmi les quatre « régions économiques clés historiques » (*lishi shang de jiben jingji*) chinoises qu'il a définies, deux ont émergé dans la vallée du Yangzi, plus précisément, d'une part dans le bassin du Sichuan et d'autre part dans la plaine des cours moyen et inférieur de la vallée du Yangzi¹⁹⁸. À partir du XIII^e siècle, ces deux « régions économiques clés » sont devenues les plus importants greniers de l'agriculture chinoise.

¹⁹⁶ Les Song du Nord, associés aux périodes du deuxième éclatement de la Chine impériale, ont un territoire qui s'étend au nord jusqu'à Shijiazhuang et à l'ouest jusqu'à Chengdu.

¹⁹⁷ CHENG Minsheng, *Songdai diyu jingji* [L'économie régionale de la dynastie des Song], Kaifeng, Henan daixue chubanshe, 1992, p. 167.

¹⁹⁸ CHI Ch'ao-Ting, *Key economic areas in Chinese history as revealed in the development of public works for water-control*, New York, Augustus M. Kelley, 1970, 168 pages.

Carte 15 : La répartition des « régions économiques clés » historiques dans le bassin du Yangzi pendant la Chine impériale



Source : CHI Ch'ao-ting, *Key Economic Areas in Chinese History, As Revealed in the Development of Public Works for Water-Control*, New York, Augustus M. Kelley, 1970, p. 5.

Après avoir supplanté le bassin du fleuve Jaune en devenant le centre économique de la Chine, durant plus de 700 ans, c'est-à-dire, jusqu'à la première moitié du XIX^e siècle, la vallée du Yangzi maintient une production agricole persistante et croissante, qui lui assure une expansion démographique considérable. Grâce à la culture des produits agricoles de haut rendement (le riz, le coton), et notamment en pratiquant la double récolte annuelle du riz inondé et l'introduction de plantes à forte valeur économique en provenance de l'Amérique (le maïs, les arachides, le tabac, la patate douce) dans le bassin, les récoltes yangziennes se multiplient. Durant les dynasties des Ming et Qing, plus de 70 % de la production agricole nationale provient du bassin du Yangzi¹⁹⁹.

Au total, avant l'ère industrielle, l'économie agricole est le socle vital du bassin du Yangzi. La faible présence des villes²⁰⁰ révèle que la plupart des riverains yangziens doivent chercher leur subsistance en recourant à la culture des terres. Les paysans constituent la fraction professionnelle la plus nombreuse du bassin durant toute la période de la Chine impériale. Les activités agricoles constituent le principal moyen de subsistance des habitants yangziens, et elles sont aussi strictement limitées par les ressources naturelles disponibles et le niveau des techniques de production. Dans le bassin du Yangzi, la pratique de la civilisation agricole traditionnelle permet de développer par ailleurs une série d'activités complémentaires : artisanat, commerce, voire des activités liées à l'administration (par exemple, perception des impôts agricoles par l'État). L'agriculture, en tant que principal support économique du bassin, nécessite une organisation de la production assujettie à des critères déterminants : sédentarisation des populations, offres d'emploi, hiérarchisation de classe, organisation étatique, commercialisation des produits de surplus, évolution de la pensée, etc., ce qui prouve qu'une organisation spatiale de la vallée du Yangzi est générée par la civilisation agricole. Aujourd'hui, bien que cette « civilisation agricole » ne domine plus la scène économique de la vallée du Yangzi, sa valeur persiste encore dans la vallée, puisqu'elle est ancrée profondément dans l'histoire, dans la façon de penser et dans la vie quotidienne traditionnelle et culturelle des habitants yangziens.

¹⁹⁹ Fu Yiling, *Mingqing shehui jingji bianqian* [L'évolution socio-économique des dynasties des Ming et Qing], Pékin, Renmin chubanshe, 1989, p.82.

²⁰⁰ Le taux d'urbanisation n'a jamais dépassé plus de 5 % jusqu'à la fin de l'Empire.

II.3.2. L'émergence de « germes du capitalisme » dans le bassin du Yangzi

Selon *Statistiques historiques sur l'enregistrement de la résidence, la répartition des terres et les impôts fonciers de la Chine impériale* (document officiel historique), entre 1627 et 1644, 45 % des ressources des impôts financiers nationaux ont été perçus dans les provinces du Zhilu du Sud (Jiangsu), du Zhejiang et du Jiangxi²⁰¹. Cela démontre la puissance économique incontournable du bassin du Yangzi. Durant les dynasties des Ming et Qing, compte tenu de l'importance de la production des régions deltaïques yangziennes dans l'économie nationale, la dignité de haut fonctionnaire est systématiquement attribuée à des personnes non originaires du delta du Yangzi. Tout au long de l'époque de la fin de la Chine impériale²⁰², le bassin du Yangzi est le poumon économique du plus grand pays agricole du monde. Non seulement les impôts perçus par l'autorité centrale et les collectes venant grossir les trésors de la famille impériale proviennent principalement des régions yangziennes, mais les marchandises destinées à alimenter le commerce extérieur procèdent aussi majoritairement du delta du Yangzi. Selon les historiens chinois, cette puissance économique yangzienne n'est pas simplement le résultat d'une évolution progressive de l'économie agricole traditionnelle ; elle est par ailleurs le résultat d'un nouveau rapport de production relevant des caractéristiques du capitalisme, qui est apparu dans l'économie marchande dans le bassin dès le VII^e siècle²⁰³. L'apparition de ce nouveau régime économique dans le bassin du Yangzi est considérée aujourd'hui comme un des facteurs les plus considérables qui ont conduit la vallée du Yangzi à figurer comme cœur-région économique le plus prospère de la Chine impériale²⁰⁴.

Dès la dynastie des Sui, le bassin du Yangzi commence à afficher un pouvoir économique prometteur. Avec le développement du transport fluvial, la production agricole des cours supérieur, moyen et inférieur du bassin est concentrée à Yangzhou. Ce port fluvial / maritime majeur de la Chine impériale des VII^e-IX^e siècles voit circuler, d'une part, les marchandises

²⁰¹ LIANG Fanzhong, *Zhongguo lidai hukou, tiandi, tianfu tongji* [Statistiques historiques sur l'enregistrement de la résidence, la répartition des terres et les impôts fonciers de la Chine impériale], Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, 1980, 558 pages.

²⁰² Selon le professeur Yang Nianqun (Institut de la recherche sur l'histoire de la dynastie des Qing de l'Université du peuple de la Chine), la période de la fin de la Chine impériale (*late imperial China*) regroupe l'histoire du XIX^e siècle de la Chine. Dans l'ouvrage *The City in Late Imperial China* de SKINNER G. William (dir.), ou *Cities of Jiangnan in Late Imperial China* de JOHNSON Linda Cooke (dir.), l'époque de « la fin de la Chine impériale » a été considérée comme une période allant de la fin de la dynastie des Ming (XVII^e siècle) jusqu'à la fin du XIX^e siècle.

²⁰³ WANG Shoujia, *Fengjian moshi de chendian yu mengya* [Les sédiments et les germes de l'Empire chinois], Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, 1990, pp. 19-45.

²⁰⁴ YE Zhongshu, *op. cit.*, p. 176.

du *caoyun*²⁰⁵, qui, en grande partie, sont transportées par la voie du Grand Canal pour approvisionner le nord du pays, lieu de résidence des souverains impériaux ; et, d'autre part, sert à l'acheminement des produits agricoles yangziens excédentaires destinés au commerce extérieur²⁰⁶. Cette double activité économique reposant sur le transport fluvial est à la fois une cause et une conséquence de la diversification des activités agricoles yangziennes.

Au VII^e siècle, l'essor de l'économie agricole permet à une partie des paysans d'abandonner leurs activités agricoles pour se diriger dorénavant vers les métiers artisanaux et commerciaux²⁰⁷. Cette diversification des activités de production dessine une nouvelle scène économique dans la vallée du Yangzi, plus florissante que celle du bassin du fleuve Jaune. Pendant la dynastie des Tang, au-delà de la richesse de sa production agricole, la vallée du Yangzi s'est illustrée par son abondante production artisanale dans les domaines de la filature, de la porcelaine et de la production navale ; le bassin est de plus particulièrement réputé pour son savoir-faire de pointe en matière de xylographie, de la fabrication de papier et de la saliculture. L'effet direct de la prospérité agricole et artisanale est à l'origine de l'intensification des activités commerciales qui vient impulser une dynamique propice au développement de marchés locaux dans la vallée. Dès les Tang, le marché temporaire (*caoshi*) est spontanément apparu dans le moyen Yangzi²⁰⁸. Les marchés locaux yangziens sont spécialisés dans des domaines variés : coton et soie pour les marchés du bas Yangzi, riz et thé pour le moyen et le bas Yangzi, industrie minière et saliculture pour le haut Yangzi²⁰⁹.

Le développement économique du bassin du Yangzi, a été particulièrement remarquable sous les Song, du XI^e au XII^e siècles. L'empire des Song est le premier régime impérial qui ait autorisé et vulgarisé l'économie marchande (*shangpin jingji*) en Chine²¹⁰. Grâce à la réforme économique qui encourage le libre échange, les marchés du soir (*yeshi*) et les marchés

²⁰⁵ *Caoyun* désigne le système d'acheminement des biens en nature que constituent les tributs versés par les provinces à l'empereur ou à ses armées. Dans les temps anciens, en effet, l'empereur imposait les provinces soumises à son autorité sous forme de taxes agricoles principalement ; ainsi le *caoyun* permettait-il de transporter les céréales (en tant que taxe agricole), par des voies terrestres, fluviales ou maritimes, vers la capitale ou les camps militaires. Ce système englobait par ailleurs une série d'activités, telles que la création de canaux, la fabrication de navires, la perception des impôts, etc... L'apparition du *caoyun* date du début de l'empire Qin. Dès lors, le bassin du Yangzi s'inscrit dans la sphère d'activité du *caoyun*. À partir du VII^e siècle, la création du Grand Canal et les travaux d'entretien consécutifs permettent de créer la plus importante artère de transport fluvial nord / sud du pays. Au sens strict, le *caoyun* désigne uniquement les activités de transport des céréales vers la capitale en s'appuyant sur le Grand Canal.

²⁰⁶ JOHNSON Linda Cooke, *Cities of Jiangnan in Late Imperial China*, New York, State University of New York Press, 1993, pp. 117-149.

²⁰⁷ Ji Ruxun, *Zhongguo shougongye jianshi* [L'histoire des métiers artisanaux chinois], Pékin, Dandai zhongguo chubanshe, 1998, pp. 127-142.

²⁰⁸ *Ibid.*, pp. 148-156.

²⁰⁹ La demande croissante de sel en Chine centrale stimule l'industrie minière du Sichuan. *Ibid.*, pp. 148-156.

²¹⁰ Qi Xia, *Songdai jingjishi* [L'histoire de l'économie de la dynastie des Song], Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, 1988, pp. 99-116.

temporaires (*caoshi*) ont été généralisés dans la vallée du Yangzi²¹¹. La commercialisation de produits agricoles et artisanaux et l'intensification de la circulation des marchandises bénéficient des progrès technologiques amorcés dès le X^e siècle, qui ont conduit à d'importantes évolutions dans l'organisation de la production économique et de la structure sociale de la vallée du Yangzi. Aux alentours du XII^e siècle, il émerge tout d'abord dans les régions deltaïques, un nouveau rapport de production qui modifie le système d'emploi traditionnel. Ce lien nommé par les chercheurs chinois les « germes du capitalisme au sein de la production et de la structure sociale de l'Empire chinois » (*zhongguo fengjian shehui zhidu neibu de ziben zhuyi mengya*) est l'amorce d'un nouveau régime économique relevant du capitalisme, dans lequel les moyens de production sont propriété privée²¹².

Avec ces germes du capitalisme, le développement de l'économie marchande dans le bassin du Yangzi entraîne un bouleversement important du mode de gestion de l'économie agricole. Dans les campagnes, la commercialisation des produits agricoles permet une diversification de l'« économie familiale et autarcique » (*xiaonong jingji*)²¹³. La dissociation de la propriété du capital et du travail permet, d'une part, l'émergence d'une catégorie de propriétaires fonciers managériaux²¹⁴ et de paysans aisés ; d'autre part, la mise à disposition d'une main-d'œuvre libérée des activités agricoles, et qui peut être considérée comme appartenant à la catégorie des salariés. Dans le bassin du Yangzi, de nouvelles relations de travail relevant de l'économie capitaliste sont apparues en premier lieu dans le métier de la filature cotonnière du Jiangnan²¹⁵, où le métier à tisser devient la principale activité des paysans-artisans. À titre d'exemple, au XVII^e siècle, environ la moitié des habitants de Suzhou et de Songjiang sont salariés et exercent une activité liée à la filature textile²¹⁶. Souvent, ces tisserands sont

²¹¹ *Ibid.*, pp. 211-214.

²¹² TIAN Jujian et SONG Yuanqiang, *Zhongguo zibenzhuyi mengya* [Les germes du capitalisme en Chine], Chengdu, Bashu Chubanshe, 1987, pp. 56-91.

²¹³ L'« économie naturelle », appelée aussi économie de la paysannerie (*xiaonong jingji*), est un terme défini par les économistes chinois en vue de décrire un régime économique où la concurrence du marché est moins intensive et la force productive est moindre que sous une véritable économie de marché. Sous la forme de la propriété privée, cette économie naturelle (*xiaonong jingji*) se retrouve dans la société primitive féodale et la Chine impériale et se prolonge jusqu'au début de la société capitaliste des années 1920.

²¹⁴ Les propriétaires fonciers managériaux (*jingying dizhu*) désignent les propriétaires fonciers qui ne louaient pas leurs terres aux paysans, mais qui participaient directement au commerce et à la gestion foncière. C'est donc une commercialisation productive qui fonctionne non pas en autarcie, mais en vue de gagner des parts de marché.

²¹⁵ Le Jiangnan, désigne littéralement les régions qui se situent au sud du Yangzi. Cette appellation tire son origine de la dynastie des Tang. À cette époque, ce mot désigne l'ensemble des régions au sud du Yangzi englobant le Jiangsu, le Jiangxi, l'Anhui et le Zhejiang. Cette délimitation est conservée pendant plus de 1 000 ans. Dès le début de la dynastie des Qing, « Jiangnan » est devenu le nom d'une province qui correspond aujourd'hui aux provinces de l'Anhui et le Jiangsu. Aujourd'hui, le Jiangnan est considéré comme l'ensemble des régions économiques au sens large du delta du Yangzi. Il apparaît aussi régulièrement dans la langue chinoise courante pour désigner les régions deltaïques situées au sud du Yangzi en distinguant les régions « Jiangbei » ou « Subei » (le nord du Jiangsu).

²¹⁶ TIAN Jujian, *op. cit.*, pp. 189-193.

employés par les grands ateliers artisanaux relevant de l'État ou ceux gérés privativement. Un peu plus tard, ce type de relation de production peut aussi être constaté dans les activités salicoles du Sichuan.

Ce rapport de production capitaliste se poursuit jusqu'au début du XIX^e siècle. Néanmoins, l'effet cumulatif de ces « germes du capitalisme » était homogène et ne résidait principalement que dans des métiers limités (artisanat, sériciculture, saliculture, etc.). Rejetés par les souverains impériaux qui veulent conserver leur pouvoir suprême et centralisé le développement de ces « germes du capitalisme » pendant l'époque de la fin de la Chine impériale était un phénomène isolé et marginal, sous contrôle du régime économique agricole traditionnel.

Aujourd'hui, les historiens chinois estiment que l'apparition des « germes du capitalisme » dans le bassin du Yangzi est aussi ancienne que pour les régions méditerranéennes²¹⁷ ; cependant, du fait de l'absence dans la vallée du Yangzi, d'une période historique semblable à la Renaissance européenne (renouveau dans les arts, la littérature, les sciences, les modes de diffusion de l'information, remise à l'honneur de la culture antique, les échanges commerciaux et changements de représentation du monde²¹⁸), les « germes du capitalisme » observables dans le bassin du Yangzi entre les XII^e et XVIII^e siècles sont fragiles et se développent de façon très isolée. Notamment, les courants principaux de la pensée et de la mentalité chinoise pendant l'époque de la fin de la Chine impériale (la tradition confucéenne, le despotisme oriental) freinent l'extension et la diffusion du capitalisme dans ce pays. Malgré tout, les « germes du capitalisme », qui prennent leur source dans le delta du Yangzi, ont ouvert une nouvelle voie de développement dans ces régions deltaïques yangziennes où s'amorce une économie marchande épanouissante. Pour les empereurs qui installent leur siège politique dans le Nord du pays, afin de consolider leur pouvoir centralisé il est nécessaire de valoriser les intérêts économiques du bassin du Yangzi, mais aussi de tenir compte de la menace d'émancipation que peut faire craindre cette puissance économique régionale yangzienne. Pour cette dernière raison, le développement du capitalisme dans le bassin du Yangzi est placé sous étroite surveillance et, parce qu'il pourrait perturber l'économie agricole traditionnelle et autarcique, des politiques venant interdire le commerce extérieur

²¹⁷ WANG Shoujia, *op. cit.*, pp. 210-222.

²¹⁸ Définition de la période de la Renaissance par l'historien René Rémond. Source : REMOND René, *Introduction à l'histoire de notre temps*, Paris, Le Seuil, 1974, 293 pages.

sont initiées par les souverains Ming, puis suivies par de terribles procès littéraires (*wenziyu*)²¹⁹ sous les Qing²²⁰.

Au milieu du XIX^e siècle, renforcé par les puissances étrangères, le capitalisme embryonnaire de la Chine littorale entraîne l'effritement de la structure économique duale entre nord (bassin du fleuve Jaune) et sud (bassin du Yangzi et delta de la rivière des Perles) du pays, laquelle se maintenait depuis les dynasties du Sud et du Nord (420-589). La nouvelle configuration économique qui se met en place progressivement entraîne un dualisme autre, avec une économie littorale qui devance de plus en plus l'économie de l'intérieur du pays.

II.3.3. L'industrialisation moderne du bassin du Yangzi

Au seuil du XIX^e siècle, la fin de règne du dernier grand empereur Qianlong clôt une ère de prospérité et de puissance. Le prestige de l'empire Qing dans le monde a commencé à décliner s'accompagnant d'un affaiblissement considérable de son emprise économique. Ce déclin s'enracine principalement dans le refus des souverains impériaux d'accepter la transformation d'une civilisation agricole en une civilisation industrielle²²¹. Dans le bassin du Yangzi, malgré la dissémination progressive des « germes du capitalisme » dans la plupart des villes portuaires grâce à un réseau fluvial flexible, l'économie agricole autarcique gérée de façon familiale domine toujours le marché de la vallée. De surcroît, la politique extérieure de la Chine, avant 1840, est très isolationniste et cette rupture avec le marché mondial est un autre facteur de poids qui freine l'extension de l'économie capitaliste dans le bassin du Yangzi.

En Chine, la première vague de diffusion de la civilisation industrielle²²² est le résultat de l'ouverture forcée du milieu du XIX^e siècle. L'arrivée des puissances occidentales et l'implantation de concessions et comptoirs dans le bassin du Yangzi ont comme conséquences à la fois d'accélérer l'effondrement de l'économie agricole traditionnelle et aussi d'y faire naître l'envie de moderniser le bassin. À partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle, sous l'égide des Britanniques qui ont basé leur zone d'influence (*shili fangwei*) dans la vallée du Yangzi, la plupart des villes yangziennes, notamment celles portuaires le long du Yangzi, ont

²¹⁹ Pour des raisons politiques, une régression de la liberté d'expression se constate à partir de 1750. Elle se traduit par des autodafés : 10 231 ouvrages ont été brûlés entre 1774 et 1789.

²²⁰ YE Zhongshu, *op. cit.*, pp. 351-358.

²²¹ TIAN Jujian, *op. cit.*, pp. 212-219.

²²² La diffusion de la culture industrielle dans le bassin du Yangzi s'accomplit en trois étapes : il s'agit d'abord de la première implantation des entreprises industrielles à capitaux étrangers et à capitaux chinois patriotes dans le bassin entre 1840 et 1950 ; ensuite, d'une modernisation destinée aux industries lourdes fortement prisee par le communisme d'entre 1950 et 1978 ; et enfin de 1978 à nos jours d'une industrialisation qui privilégie l'industrie manufacturière.

été ouvertes progressivement au commerce et aux échanges internationaux. Dans ces ports ouverts²²³, l'économie capitaliste, les modes de pensée modernes et la culture occidentale se sont diffusés au fur et à mesure à travers les activités des missionnaires et commerçants occidentaux. Notamment, les concessions (*zujie*) et les comptoirs (*tongshangchang*) étrangers implantés dans les grands ports yangziens ouverts comme Shanghai, Nankin et Wuhan, sont devenus des centres générateurs, où les nouveaux modes de gestion urbaine et le système législatif et politique occidental ont profondément influencé et transformé les villes yangziennes. Le désir de participer à la mondialisation, à l'urbanisation, à la commercialisation et à la modernisation a poussé les villes yangziennes à entamer leur métamorphose d'une civilisation agricole en une civilisation industrielle.

Durant la deuxième moitié du XIX^e siècle, la conquête du bassin du Yangzi par la civilisation industrielle se traduit par l'implantation d'entreprises étrangères dans les ports ouverts et la participation du delta du Yangzi au commerce international²²⁴. Au début du XX^e siècle, sous l'égide d'une stratégie de politique nationaliste d'« auto-renforcement » (*zhiqiang*), incitée par des hauts dignitaires politiques chinois, des entreprises militaires et civiles étatiques ont été créées. Puis après la Première Guerre mondiale, l'industrialisation du bassin connaît l'essor des entreprises industrielles à capitaux nationaux (*minzu ziben gongye*), ce qui donne lieu dans le bassin à l'âge d'or du capitalisme chinois des années 1911- 1927²²⁵.

La diffusion du capitalisme de 1840 à 1949 prêche à une rencontre entre le capitalisme et l'économie agricole traditionnelle dans la vallée du Yangzi. Bien que cette métamorphose industrielle du bassin durant l'époque moderne chinoise soit remplie d'inattendus, d'affrontements et de controverses – modernisation contre tradition, industrialisation contre activités agricoles, mécanisation contre travail manuel, occidentalisation contre confucianisme, – dans une perspective d'évolution économique et sociale, elle reste incontournable, puisque le bassin du Yangzi s'industrialise très rapidement ; ses villes riveraines sont notamment devenues des centres générateurs de l'industrialisation et de la modernisation. L'industrialisation poursuivie par les communistes chinois dans les années 1950 et la réforme économique de 1978, entraîne un recul progressif des activités agricoles dans l'économie nationale, la part de l'agriculture dans l'économie du bassin est passé de

²²³ Il s'agit de l'ouverture des ports de Shanghai (1843), Ningbo (1844), Jiujiang (1861), Zhenjiang (1861), Hankou (1861), Wenzhou (1876), Wuhu (1876), Chongqing (1890), Suzhou (1895), Hangzhou (1895), Shashi (1896), Wusong (1898), Yueyang (1898), Nankin (1899), Wuchang (1900), Anqing (1902), Wanxian (1902), Changsha (1904), Xiaguan (1905) et Pukou (1912).

²²⁴ BERGERE Marie-Claire, *L'âge d'or de la bourgeoisie chinoise 1911-1937*, Niort, Flammarion, 1986, pp. 112-128.

²²⁵ BERGERE Marie-Claire, *Capitalismes et Capitalistes en Chine – Des origines à nos jours*, Paris, Perrin, 2007, pp. 96-122.

85 % en 1920 à 44 % en 1957 puis à 16 % en 2009²²⁶. L'avenir du Yangzi emprunte dorénavant une voie où les phénomènes de l'urbanisation, l'industrialisation et la commercialisation s'interpénètrent les uns les autres, ce qui permet l'émergence d'une « culture industrielle » du bassin du Yangzi.

Cet acheminement vers un mode de production industrielle a une répercussion remarquable sur la restructuration spatiale du bassin du Yangzi. Les phénomènes de l'urbanisation, de la concentration du surplus de la production, de la stratification des couches sociales, de l'intensification du commerce, de la réorganisation étatique, de la diffusion de nouveaux modes de pensée en sont les résultats. Cette métamorphose du mode de production représente un état de fait historique et social à valeur constante : l'agriculture yangzienne étant basée fondamentalement sur la technique d'irrigation et la riziculture, son basculement vers un mode de production industrielle n'échappe pas à la norme de développement d'une civilisation de type fluvial, puisque la diffusion de la civilisation industrielle dans la vallée du Yangzi s'est faite principalement par les voies d'eau et s'est accompagnée de la conquête des ports yangziens de l'aval à l'amont par les flottes occidentales. Dans la société industrielle yangzienne, les fleuves, servent non seulement comme matière première et moyen de transport pour la production, mais aussi, ils stimulent de nouvelles normes de comportements en société en étant à la source de l'émergence de la bourgeoisie chinoise et en servant de vecteurs pour les révolutions intellectuelles (Haipai²²⁷, système d'éducation²²⁸). Ils font jaillir un nouveau système de valeurs, de modes de vie et de traditions, ce qui permet la naissance et la circulation d'une identité culturelle partagée par les riverains pour créer un regroupement

²²⁶ ZHANG Zhongli et XIONG Yuezhi, *Changjiang yanjiang chengshihua yu Zhongguo jindaihua* [L'urbanisation du bassin du Yangzi et la modernisation de la Chine], Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, 2002, p. 128 ; *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de la Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

²²⁷ Le *Haipai*, « style de Shanghai », désigne l'ensemble des pratiques quotidiennes et des formes d'expression culturelle qui s'épanouit à Shanghai dans les années 1920 et 1930. Terme associé initialement à une forme de théâtre régional, il est appliqué à partir du début du XX^e siècle à l'art de vivre et à l'état d'esprit très particuliers nés au sein des concessions étrangères de la rencontre entre la tradition chinoise et la modernité occidentale. Le *Haipai*, nouvelle culture populaire issue de la diffusion de l'industrialisation et la modernisation en Chine, est fondamentalement une culture urbaine née de la mutation physique et architecturale qui accompagne la croissance de Shanghai, dont l'activité commerciale était le moteur. Symbole du cosmopolitisme et de la culture commerciale qui caractérisaient la métropole shanghaienne, le *Haipai* est volontiers opposé au *Jingpai*, « style de Pékin », qui signifie la tradition issue de la capitale impériale incarnant la culture élitiste des lettrés-mandarin, et représente la rigueur des lieux de pouvoir et la continuité d'une Chine immuable. Source : MATHOU Thierry, « Editorial », *Lettre de Shanghai*, no. 2, 2007, p. 1.

²²⁸ La diffusion de la civilisation industrielle dans la vallée du Yangzi a stimulé une réforme du système d'éducation. Cette réforme comporte quatre caractéristiques : une coopération éducative occidentale et chinoise ; l'envoi des étudiants chinois à l'étranger et leur retour après les études ; l'implantation des écoles missionnaires dans les ports yangziens ; un système éducatif en évolution s'orientant vers la voie de l'indépendance, la démocratie et la modernité

social plus vaste que la famille, le quartier de résidence, la ville, la province, qui s'étend à l'ensemble de la société yangzienne. Cette identité culturelle yangzienne est caractérisée par une ouverture de pensée qui peut être rapprochée par analogie de l'ouverture totale du bassin sur l'océan ; elle est la marque d'une civilisation moderne industrielle et internationale. Par comparaison, la civilisation du fleuve Jaune est bien en retrait : ce fleuve draine de lourds sédiments, lesquels évoquent symboliquement les pesanteurs de la tradition confucéenne et d'un despotisme oriental enraciné dans un monde agricole fermé sur lui-même²²⁹.

II.4. La civilisation portuaire yangzienne : fleuve, port et arrière-pays

La qualification de civilisation fluviale yangzienne est fondée sur plusieurs critères²³⁰. Parmi ceux-ci prévaut le critère de la présence d'une ville portuaire, dont l'implantation se traduit par une organisation spatiale et un mode de production des activités humaines dépendants du fleuve. Dans le bassin du Yangzi, les différentes étapes du développement historique des ports permettent d'identifier une civilisation yangzienne dite « portuaire » caractérisée par un lien étroit entre fleuve, port et arrière-pays dans la structuration de l'espace.

II.4.1. L'évolution historique des ports yangziens

Dans les temps anciens, le Yangzi était une barrière naturelle difficilement franchissable, qui formant une ligne de démarcation nord / sud très nette avec de part et d'autre une différenciation marquée des activités culturelles, agricoles et des modes de vie. Avant la période des Royaumes combattants (453-221 av. J.-C.), du fait d'une communication minime entre les deux rives, aucun port au sens strict n'a pu être fondé le long du Yangzi²³¹. Pour des raisons défensives (contrôler le trafic fluvial), des forteresses militaires sont édifiées en certains points de confluence du Yangzi et de ses affluents. Dans le même temps, pour des

²²⁹ Série télévisée *Heshang* [L'élégie du fleuve], CCTV, diffusée en 1989.

²³⁰ Le qualificatif de civilisation peut être employé quand sont réunis la plupart des critères suivants : cinq critères primaires (organisation) : la présence d'une ville ; spécialisation du travail à temps plein ; concentration de surplus de production ; structure de classe (hiérarchie) ; organisation étatique ; cinq critères secondaires (réalisations matérielles) : travaux publics monumentaux ; commerce à longue distance ; réalisations artistiques monumentales ; écriture (comptabilité, registre, etc.) ; connaissances scientifiques (arithmétique, géométrie, astronomie). Source : BINOCHÉ Bertrand, dir., *Les Équivoques de la civilisation*, Seyssel, Champ Vallon, 2005, pp. 12-36.

²³¹ LUO Chuandong, *Changjiang hangyunshi – Gudai bufen* [Histoire du transport fluvial du Yangzi – L'époque de l'antiquité], Pékin, Renmin jiaotong chubanshe, 1991, pp. 18-42.

usages civils, des embarcadères rudimentaires sont construits par les riverains dans le but de faciliter la communication entre les deux rives²³².

Au milieu du V^e siècle avant J.-C., faisant suite au développement économique et à l'émergence des activités du commerce fluvial entre royaumes riverains, les anciens lieux à usage militaire et ceux réservés au passage des bacs ont été transformés peu à peu en des lieux d'échanges commerciaux devenant de ce fait des ports à l'état embryonnaire. Ainsi, dans certaines villes fluviales yangziennes ceintes de murailles (sur le cours principal ou les affluents du Yangzi), et dont les portes d'entrée se présentent sous forme de voies d'eau, la réunion régulière de navires devant l'entrée de la ville permet de lui octroyer une fonction économique particulière dédiée au commerce fluvial, ce qui du coup intensifie la circulation des marchandises. À cet égard, Jiangzhou (Chongqing actuel), Yingdu (Jiangling aujourd'hui), Shouchun (Shouxian aujourd'hui), Guangling (Yangzhou aujourd'hui) et Gusu (Suzhou aujourd'hui) sont des exemples caractéristiques. À partir du III^e siècle avant J.-C., grâce à la découverte de nouvelles voies navigables sur le Yangzi et l'intensification du commerce fluvial entre les divers royaumes, des villes riveraines comme Yingdu (Jiangling aujourd'hui) réputées pour leur production artisanale (sidérurgie, filature, saliculture) et créalière ont ouvert des marchés d'échanges (*shi*) dans les villes. Cette évolution a conduit à une association de la fonction économique du marché (*shi*) à la fonction portuaire (*gang*), ce qui a jeté les bases du développement des villes portuaires yangziennes²³³.

Compte tenu de leurs statuts spécifiques par rapport à une ville standard, les ports yangziens historiques ont de profondes répercussions sur l'organisation spatiale du bassin du Yangzi. À l'époque de la Chine impériale, ces répercussions sont principalement le fait de deux facteurs : d'une part le système de *caoyun* et d'autre part l'assignation du statut politique particulier pour certains ports.

II.4.2. Le système du transport de *caoyun*

La recherche archéologique portant sur l'histoire de la navigation sur le Yangzi montre que la naissance d'un véritable commerce portuaire le long du Yangzi date de la dynastie des Qin aux environs du III^e siècle av J.-C., suite à la mise en place du système de *caoyun*, inventé par le premier empereur chinois Qinshihuang²³⁴. Dès le début de la Chine impériale, pour répondre aux besoins de ravitaillement de la capitale, l'administration impériale décide de

²³² *Ibid.*, p. 37.

²³³ *Ibid.*, p. 48.

²³⁴ BAI Shouyi, *Zhongguo jiaotongshi* [Histoire du transport de la Chine], Pékin, Tuanjie chubanshe, 2007, pp. 21-23.

collecter les impôts – l’objectif principal du *caoyun* – principalement sous forme de grains. Pour les régions méridionales éloignées de la capitale, à une époque où le transport terrestre reste ardu et perturbé par la topographie diversifiée du Sud de la Chine, la collecte de grain repose essentiellement sur le transport par voie d’eau. Conséquence de cette activité fluviale, plusieurs ports dont la situation stratégique est exploitée pour le transbordement des marchandises du *caoyun*, comme Jiangling (Jingzhou aujourd’hui), Chaisang (Jiujiang aujourd’hui) et Jingkou (Zhenjiang aujourd’hui), se sont rapidement développés et ont accédé au rang de ville portuaire. Jusqu’à l’empire des Han au III^e siècle, il émerge dans le bassin du Yangzi quelques ports prospères : Jiangling (Jingzhou), Bajun (Chongqing), Chengdu, etc. Ces ports historiques ont été qualifiés de *duhui* (centres de rencontre) dans les *Mémoires historiques (Shiji)* de Sima Qian²³⁵. Ils sont le prototype des grands ports yangziens à travers leur triple fonction : le transport des marchandises du *caoyun*, un lieu d’échange commercial et un centre de vie urbain. Dès les Han occidentaux, la politique impériale fait le choix de créer des organismes chargés de contrôler les équipements et les matériaux du *caoyun*, lesquels sont installés dans les villes portuaires stratégiques, ce qui permet de renforcer leur rôle et leur statut politique de ville-ports yangziennes. Non seulement économiquement, mais aussi administrativement, le *caoyun*, source vitale de l’Empire, constitue le facteur le plus important de la prospérité et du développement historique des ports yangziens pendant la Chine impériale.

Les villes-ports ont tenu une place particulière dans l’économie du bassin. Non seulement du fait que le *caoyun* organisé de façon étatique a permis d’assurer aux ports yangziens une activité stable, constante et intensive, mais aussi parce qu’il a offert à ces ports fluviaux l’occasion de devenir des lieux d’échanges commerciaux favorisant le développement de l’économie marchande en accordant la production artisanale²³⁶. Plusieurs grands ports yangziens ont tiré profit du *caoyun*. Ceci est particulièrement notable pour le port de Yangzhou, qui est le port chinois dominant entre les VII^e et IX^e siècles, ainsi que pour des ports qui ont émergés le long du Grand Canal pendant les dynasties des Ming et Qing : Hangzhou, Suzhou et Zhenjiang.

Né des activités de *caoyun* au milieu du VI^e siècle, Yangzijin (le port de Yangzhou), situé à l’embouchure du Yangzi (jusqu’au IX^e siècle), offre une baie parfaite pour accueillir à la fois les navires fluviaux et maritimes. Ce qui s’explique d’une part par sa situation stratégique : le port de Yangzijin est situé au croisement du Grand Canal et du Yangzi, sur la rive gauche du

²³⁵ TAN Qishan, *Changshuiji* [Histoire du fleuve], Pékin, Renming chubanshe, 1987, pp. 129-131.

²³⁶ BAI Shouyi, *op. cit.*, pp. 56-57.

fleuve. Il sert à l'acheminement des marchandises depuis le Grand Canal jusqu'à la capitale du Nord. Yangzhou contrôle la circulation de tous les équipements et les matériaux du *caoyun* venant du delta du Yangzi et une importante partie de ceux en provenance des haut et moyen Yangzi, ainsi que du delta de la rivière des Perles²³⁷ (cf. carte 16). D'autre part, *via* le port de Yangzhou, le surplus de marchandises du *caoyun* peut être destiné au commerce extérieur. Grâce à la localisation stratégique et la flexibilité du transport fluvial, les activités de *caoyun* et le commerce du sel permettent à Yangzhou de devenir un véritable nœud de communication fluvial à l'échelle du pays (contrôle de la Chine de l'Est et de la Chine méridionale) contribuant à renforcer le pouvoir politique de la capitale du Nord sur l'économie du Sud.

II.4.3. Le rôle administratif des ports yangziens

Le développement économique des ports yangziens, exacerbé par l'influence des activités de *caoyun*, n'est pas l'objectif premier visé par l'Empire, puisqu'il leur assigne avant tout un rôle administratif. En effet, depuis le début de l'époque impériale, la division administrative du pays (*jun-xian* ou *zhou-jun-fu*) a conféré aux ports yangziens un statut spécifique afin d'assurer à l'État un pouvoir de contrôle de la vie politique et culturelle à l'aide du transport fluvial de *caoyun*.

Dans le cadre de la recherche sur les villes historiques chinoises, une analyse développée par Fu Zhufu souligne l'importance de l'influence du pouvoir du centralisme (*Zhongyang jiquan zhidu*). Les villes chinoises historiques se caractérisent avant tout par leur mode de développement réglé par la norme de la «souveraineté – système législatif» (*wangzhi – li*), qui contribue à structurer une armature urbaine rigoureusement hiérarchisée : capitale – ville capitale provinciale – chef-lieu de district. Le régime social impérial, la topographie accidentée, les moyens de transport limités et l'éloignement du centre politique entraînent un développement isolé des villes yangziennes. En dehors des transactions commerciales qui se déploient entre les grandes villes portuaires, c'est la dépendance administrative qui forge et consolide l'interaction entre les villes yangziennes²³⁸. Par conséquent, ce sont la fonction

²³⁷ Comparé au port de Yangzhou situé sur la rive gauche du Yangzi, le port de Zhenjiang, situé face à celui-ci, a beaucoup moins d'emprise économique, puisqu'il ne contrôle que le *caoyun* venant du delta du Yangzi.

²³⁸ FU Zhufu, *Zhongguo fengjian shehui jingjishi – Qin, Han Sanguo* [L'histoire de l'économie de la Chine impériale – Les dynasties des Qin, des Han et des Trois Royaumes], Pékin, Zhongguo shehui kexue chubanshe, 1996, pp. 129-145.

administrative et le contrôle des activités de *caoyun* qui permettent de déterminer le mode de production économique et spatiale d'une ville yangzienne²³⁹.

Dès l'époque des Trois Royaumes, un port yangzien doté d'une fonction administrative de ville capitale devient possible. Les ports-capitales de Jiangling, Echeng (Wuchang actuel) et Jianye (Nankin actuel) apparus au III^e siècle en sont des exemples. Notamment, en 229, la promotion de Jianye (nom de Nankin sous l'époque des Trois Royaumes) comme ville capitale du royaume Wu permet de déclencher le premier essor économique et de promouvoir le statut politique de cette ville. En 317, Nankin comptait une population d'environ 200 000 habitants. Grâce à sa domination continue des différents royaumes deltaïques en tant que ville capitale du III^e au V^e siècles, elle a compté plus d'un million d'habitants à l'époque des dynasties du Sud (420-589)²⁴⁰. Cela lui a permis de surclasser le port de Jiangling en tant que premier port yangzien, et de devenir le centre politique et culturel de la Chine méridionale. Bien que Nankin soit un port commercial yangzien important durant toute l'histoire de la Chine impériale, ce sont ses attributions administratives qui lui permettent sa prééminence dans le domaine social, culturel et économique. Entre 1368 et 1421, Yingtian (nom de Nankin sous le Ming) est la première ville au sud du Yangzi, elle est même choisie comme capitale de l'ensemble du pays, ce qui l'amène à l'apogée de sa prospérité sous la Chine impériale. Grâce à sa puissance politique, Nankin est une ville beaucoup plus stable et pérenne que ne le sont d'autres ports yangziens.

Comparée à la ville de Nankin, la prospérité éphémère du port de Yangzhou entre les VII^e et IX^e siècles permet de vérifier l'hypothèse de Fu Zhufu, qui souligne la prédominance du rôle du pouvoir politique en tant que facteur de l'évolution d'une ville chinoise historique. Grâce au transbordement des marchandises du *caoyun* depuis le Yangzi vers le Grand Canal, à la concentration du commerce du sel, ainsi qu'à l'implantation de plusieurs péages étatiques pour la perception des impôts, Yangzhou fut un temps le port chinois le plus prospère de toute la Chine impériale. Au XIII^e siècle, l'accumulation des limons dans l'embouchure du Yangzi qui donne naissance à la gigantesque île de sable de Guazhou (10 km à l'est de Yangzhou), large d'environ 12 km s'étendant entre Yangzhou et Runzhou (la ville actuelle de Zhenjiang), a pour conséquence le complet envasement des chenaux entre Yangzhou et Guazhou (seuls

²³⁹ *Ibid.*, p. 144.

²⁴⁰ Ce résultat a été cité dans le document historique *Taiping huanyuji – Jinlingji*, qui est un ouvrage de référence couvrant la période allant de la dynastie des Tang à celles des Song. L'estimation de la population de Nankin à un million d'habitants à la fin du V^e siècle doit être nuancée. Selon les recherches de Gu Zhaolin (professeur de géographie de l'Université de Nankin), cette estimation pourrait inclure une population en grande partie rurale, mais étant donné que, suite aux mouvements migratoires durant les III^e et VI^e siècles, plusieurs millions de personnes originaires du bassin du fleuve Jaune immigrent dans le delta du Yangzi, cette donnée historique est probablement vraie.

ceux entre Guangzhou et Runzhou sont navigables). Dorénavant, le port de Yangzhou (Yangzijin) est éloigné du cours principal du Yangzi. Aucun navire fluvial ou maritime ne peut accéder au port de Yangzijin. Yangzhou perdant une grande partie de son activité portuaire, laquelle se déporte vers plusieurs ports deltaïques : Shanghai, Taicang, Hangzhou. De plus, avec l'envasement du Grand Canal, à partir du XVI^e siècle, le transport de *caoyun* a été reporté sur la voie maritime. De ce fait, le lien économique de Yangzhou avec son arrière-pays le plus prospère, à savoir la région du Jiangnan, a été coupé, Yangzhou n'a aucun moyen de se relever d'une chute irrémédiable en matière économique, puisqu'il est un port qui n'avait jamais obtenu une véritable fonction politique²⁴¹. Sans support du pouvoir politique, sa déchéance est inévitable. Après avoir perdu sa valeur dans le transport de *caoyun*, Yangzhou devient un port deltaïque ordinaire comme il l'est encore aujourd'hui.

En conclusion, la prospérité des activités portuaires yangziennes est le fruit du centralisme administratif avec la mise en place du système de transport de *caoyun*. Ce qui contribue à mettre en valeur une économie de la Chine méridionale soumises au pouvoir politique de la Chine septentrionale. En tant qu'appareil étatique pour contrôler la vie politico-socio-économique du bassin du Yangzi, la fortune de l'Empire est strictement liée à la prospérité et la décadence des ports yangziens.

II.4.4. Fleuve, port et arrière-pays : structuration de l'espace du bassin du Yangzi

En dehors des facteurs imposés (*caoyun*, pouvoir politique) qui provoquent le dynamisme des activités des ports yangziens, celui-ci est aussi déterminé par la fréquence des transactions commerciales et la circulation des personnes, lesquelles dépendent de la capacité économique de l'arrière-pays sous son contrôle. À l'époque de la Chine impériale, les activités de *caoyun* ne sont pas les seuls moteurs qui accélèrent l'échange économique d'un port avec son arrière-pays, la capacité économique de l'arrière-pays est aussi conditionnée par : la superficie, la répartition de ressources naturelles, la capacité de la production, le nombre d'habitants, la circulation financière et le niveau de transport. À titre d'exemple, au XV^e siècle, la montée en

²⁴¹ Yangzhou est sans aucun doute le port chinois le plus prospère durant l'époque de la Chine impériale. Cependant, cette qualification a été fondée sur son rôle de nœud de communication fluvial et la fréquence des marchandises dans ce port, mais il n'a pas de valeur importante au niveau du contrôle politique dans la région. Yangzhou était juste une base fiscale pour les souverains du Nord pour le contrôle de l'économie du Sud. Il y avait une très importante circulation des marchandises et un roulement des monnaies à Yangzhou. L'implantation des organismes administratifs fiscaux à Yangzhou servait uniquement à contrôler et à vérifier l'inventaire du *caoyun*. Yangzhou n'était ni une ville économique productive, ni un centre économique régional. L'instabilité du Yangzi et du Grand Canal pouvait facilement perturber le fonctionnement du port de Yangzhou, dépourvu d'un arrière-pays solide et stable comme Nankin et Hangzhou. Également, son influence tant au niveau économique qu'au niveau politique à l'échelle régionale était très limitée.

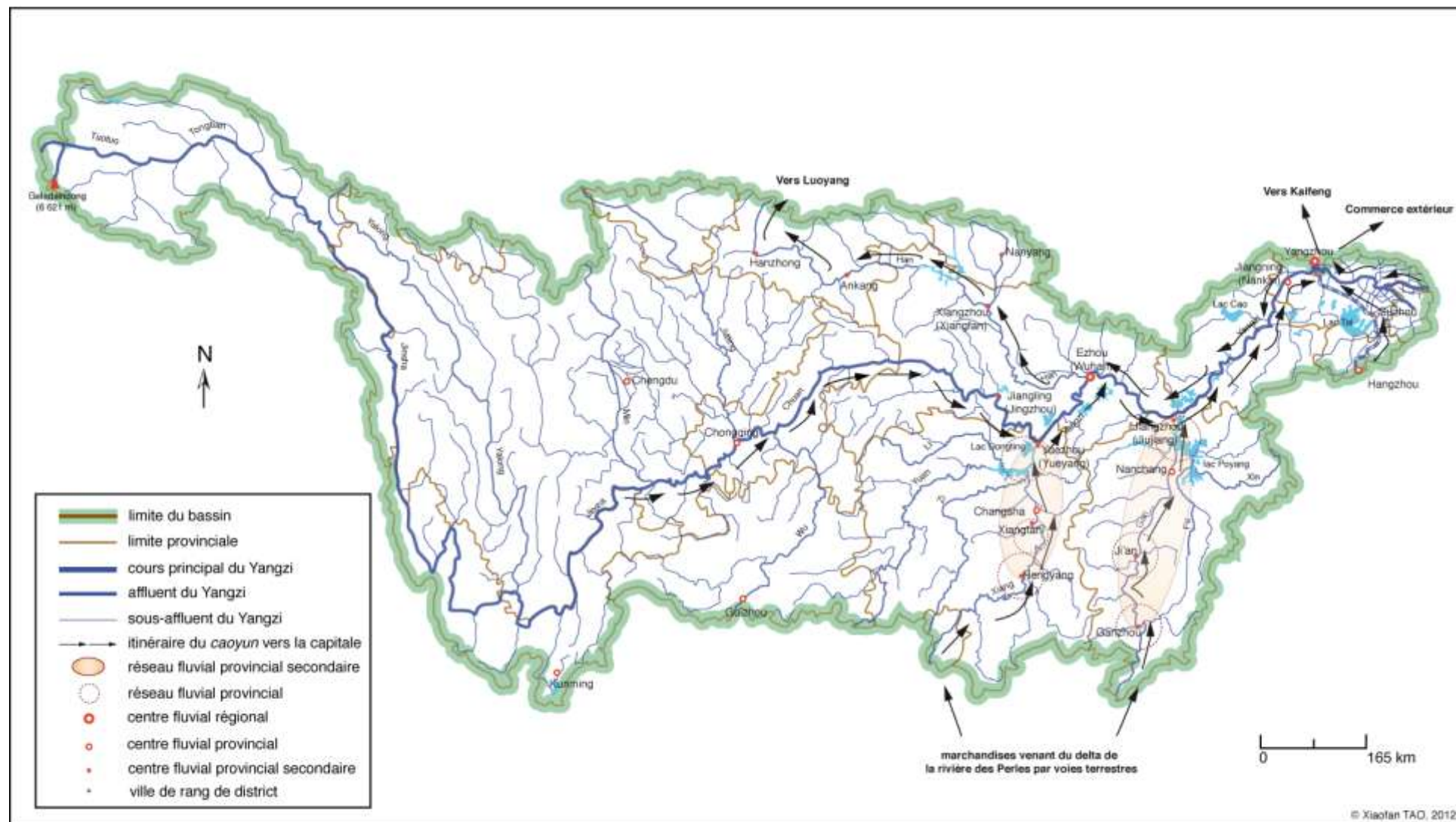
puissance du port de Hankou est dû à la dérivation de la rivière Han, laquelle, en offrant un meilleur accès au Yangzi, lui permet ainsi d'étendre son arrière-pays direct : auparavant, il incluait les deux provinces du Hunan et du Hubei, désormais il faut y ajouter celles du Sichuan, du Guizhou, du Shanxi et du Shaanxi.

Cependant, les chercheurs estiment qu'avant l'arrivée de l'ère industrielle, à part les grands ports régionaux comme Nankin, Hankou ou Chongqing, la plupart des ports yangziens ont une faible influence économique sur les autres régions²⁴². Souvent ce sont les liens résultant de l'association de plusieurs ports fluviaux au centre économique régional qui permettent de définir la superficie et le niveau d'économie d'un arrière-pays. Au Hunan, dans le bassin de la rivière Xiang, nous pouvons identifier deux niveaux d'organisation du réseau de transport fluvial : premièrement, Hengyang est le port dominant du haut Xiang ; Xiangtan contrôle le moyen Xiang ; quant au port de Yueyang, situé à la confluence du lac Dongting et du Yangzi, il sert comme port d'entrée vers le Yangzi pour la circulation des marchandises en provenance de l'ensemble du Hunan. Deuxièmement, en tant que centre économique régional, le port de Changsha est l'organisateur dominant de l'ensemble du réseau fluvial du Xiang et du lac Dongting. La même structure d'organisation se constate dans le Jiangxi autour de la rivière Gan et du lac Poyang, et a pour points d'articulation les ports de Jiujiang et de Nanchang (cf. carte 16). À travers cette structure de l'organisation de l'espace, nous pouvons conclure que les activités économiques entre le port et son arrière-pays constituent le mode essentiel de développement pour l'organisation des activités économiques du bassin du Yangzi à l'époque impériale.

Pendant l'époque de la Chine impériale, profondément influencé par le régime politique du centralisme (*zhongyang jiquan zhidu*) et le système de *caoyun*, l'armature urbaine de la vallée du Yangzi est caractérisée par l'articulation des villes portuaires dans le bassin. La collecte du grain de *caoyun* et la circulation des marchandises suivent l'itinéraire suivant : après leur concentration sur les marchés ruraux, ces biens sont réunis ensuite sur les marchés locaux qui se situent à proximité des ports fluviaux sur le Yangzi ou les affluents yangziens ; via le réseau fluvial du bassin, les marchandises sont transportées puis rassemblées à Jiangling, Hankou ou Yangzhou. À partir de là, les voies terrestres et fluviales permettent le transport continu des marchandises jusqu'à la capitale du Nord. Chaque port yangzien – Chongqing, Jiangling, Yueyang, Hankou, Jiujiang, Wuhu, Nankin, Yangzhou, Zhenjiang – dispose de son propre arrière-pays sous contrôle.

²⁴² JOHNSON Linda, dir., *op. cit.*, p. 151.

Carte 16 : La répartition des principaux itinéraires pour le transport du *caoyun* dans le bassin du Yangzi au XIII^e siècle



Source : BAI Shouyi, *Zhongguo jiaotongshi* [Histoire du transport de la Chine], Pékin, Tuanjie chubanshe, 2007, p. 129.

Tableau 6 : Les principaux ports yangziens et le périmètre de leur arrière-pays pendant les dynasties des Tang et Song (618-1279)

Principaux ports	Localisation	Fonction administrative historique	Disposition stratégique	Principales activités économiques	Arrière-pays*
Nantong	Jiangsu		- Port du Yangzi - Port maritime	- Commerce du sel, du coton - Commerce extérieur	Tongzhou (Nord-Est du Jiangxi actuel)
Qinglong	Shanghai		- Port maritime	- Commerce du sel, du coton - Commerce extérieur	Huating (Songjiang actuel)
Suzhou	Jiangsu		- Port du Grand Canal	- Commerce de la soie, de la poterie	Plaine du lac Tai
Hangzhou	Zhejiang	- Capitale du royaume Wuyue (Les Dix Royaumes 907-960) - Capitale des Song du Sud (1127-1279)	- Point extrême sud du Grand Canal, - Port fluvial du Qiantang - Port maritime	- Commerce artisanal et de la soie - Base de la construction navale - Commerce extérieur - Centre commercial de la région du Jiangnan	Jiangxi, Jiangsu, Zhejiang
Ningbo	Zhejiang		- Port maritime	- Commerce extérieur	Plaine de Ningbo-Shaoxing
Wenzhou	Zhejiang		- Port maritime	- Base de la construction navale - Commerce extérieur	Zhejiang du Sud-Est
Zhenjiang	Jiangsu		- Port fluvial où le Grand Canal rejoint le Yangzi par sa rive droite	- Centre commercial de la région du Jiangnan	Région du lac Tai

* Le périmètre de l'arrière-pays du port est calculé en fonction de la durée nécessaire au transport des marchandises du *caoyun*, ainsi que de la distance parcourue.

Principaux ports	Localisation	Fonction administrative	Disposition stratégique	Principales activités économiques	Arrière-pays
Yangzhou	Jiangsu	- Capitale du royaume Wu (Les Dix Royaumes 907-960) - Régie centrale du sel du pays (Tang)	- Port fluvial où le Grand Canal rejoint le Yangzi par sa rive gauche - Port maritime	- Centre commercial de la Chine de l'Est et de la Chine méridionale	Jiangsu, Zhejiang, Anhui, Jiangxi, Hunan, Hubei, Sichuan, Guizhou, Yunnan,
Nankin	Jiangsu	- Capitale du royaume Wu (Trois Royaumes 220-265) - Capitale des Qin de l'Est (317-420) - Capitale de l'Ouest du royaume des Song, Qi Liang et Chen (Dynasties du Sud 420-589) - Capitale du royaume des Tang du Sud (Les Dix Royaumes 907-960) - Capital des Ming (1368-1644)	- Centre de communication du réseau fluvial des cours moyen et inférieur du Yangzi - Port militaire	- Centre commercial de la Chine méridionale	Jiangsu, Anhui, Zhejiang, Hunan, Hubei,
Jiujiang	Jiangxi		- Point de jonction du Yangzi et du passage terrestre de Yue-Gan - Port d'entrée fluviale du Jiangxi par le lac Poyang	- Commerce du riz, du thé et de la porcelaine	Plaine du lac Poyang
Nanchang	Jiangxi		- Plus grand port du Jiangxi sur la rivière Gan	- Centre commercial du Jiangxi	Jiangxi
Hankou	Hubei		- Point de confluence où la rivière Han se jette dans le Yangzi - Centre de communication du réseau fluvial du moyen Yangzi	- Centre commercial du Hubei	Hubei, Hunan, Jiangxi, Anhui

Principaux ports	Localisation	Fonction administrative	Disposition stratégique	Principales activités économiques	Arrière-pays
Changsha	Hunan	- Capitale du royaume des Chu (Les Dix Royaumes 907-960)	- Plus grand port du Hunan sur la rivière Xiang	- Centre commercial du Hunan	Hunan
Yueyang	Hunan	- Port militaire	- Port d'entrée fluviale du Hunan par le lac Dongting	- Commerce du riz et du thé	Plaine du lac Dongting
Jingzhou (Shashi)	Hubei	- Capitale du royaume des Ping du Sud (Les Dix Royaumes 907-960) - Port militaire	- Port de transit pour le transport de <i>caoyun</i> au moyen Yangzi	Centre commercial du moyen Yangzi	Hubei, Sichuan oriental
Yichang	Hubei		- Port du haut Yangzi		
Fuling	Chongqing		- Port du haut Yangzi		
Chongqing	Chongqing	- Port militaire	- Point de confluence où la rivière Jialing se jette dans le Yangzi	Centre commercial du haut Yangzi	Sichuan, Yunnan, Guizhou,
Chengdu	Sichuan	- Capitale du royaume Shu (Trois Royaumes 220-265) - Capitale des royaumes Shu antérieurs et des Shu postérieurs (Les Dix Royaumes 907-960)	- Plus grand port sur la rivière Min	- Commerce de la soie, de l'artisanat, du thé des articles en laque - Centre de la fabrication du papier - Centre commercial du Sud-Ouest de la Chine	Sichuan

Source : LUO Chuandong, *Changjiang hangyunshi – Gudai bufen* [Histoire du transport fluvial du Yangzi (partie sur l'antiquité)], Pékin, Renmin jiaotong chubanshe, 1991, pp. 126-142.

Tableau 7 : La répartition des ports yangziens au VIII^e siècle

Dao (Région)	Zhou (Département)	District	Bourg
Jiangnan dongdao	Runzhou (Zhejiang)	Jiangyin (Jiangning)	Xiashuwu, Shitouzhen
Huainan dao	Yangzhou, Hezhou, Mianzhou (Hanyang)	Jiangdu, Wujiang, Wangjiang	Baisha, Guabu, Liangshan, Shentan, Chongyang, Wankou, Qikou
Jiangnan xidao	Jiangzhou (Jiujiang), Ezhou	Dantu, Qiupu, Wuchang (Echeng)	Caishiwu, Wuhu, Zhuqin, Quetou, Meigenjian, Hukouwu, Fanggang
Shannan dongdao	Jingzhou, Xiazhou (Yichang), Guizhou (Zigui), Kuizhou (Fengjie), Wangfuzhou (Fuling), Yuzhou (Chongqing)	Shishou, Gong'an, Zhijiang, Songci, Yidu, Xingshan, Badong, Wushan, Yuanzhou (Wanxian), Zhongzhou (Zhongxian), Yunyang, Wuning, Fudou	Xialaowhen, Daqingzhen
Total	15	19	18

Source : Calculs effectués d'après TAN Qixiang, dir., *Zhongguo lishi dituji* – Juan V, *Sui-Tang* [Atlas historique de la Chine, tome 5 – Sui-Tang], Pékin, Zhongguo ditu chubanshe, 1975, 88 pages.

À l'échelle du pays, effet du centralisme, la dynamique et l'organisation des transports fluviaux connaissent un fort mouvement centripète et sont propices à la création d'axes de communication convergeant vers la capitale. Fondée sur la trame du transport fluvial de *caoyun* et structurée sur les villes portuaires, l'armature urbaine du bassin du Yangzi à l'époque de la Chine impériale est caractérisée à l'échelle régionale par le lien ville portuaire – arrière-pays ; puis à l'échelle nationale par un renforcement de la communication nord-sud du pays, où l'axe fluvial est-ouest yangzien doit se soumettre à la logique du contrôle de la Chine du Nord sur les régions économiques de la Chine du Sud. Ainsi l'axe fluvial est-ouest du Yangzi ne serait-il jamais un axe dominant durant toute l'époque de la Chine impériale. Au niveau supra-bassin, cet axe fluvial est structuré par les activités du transport de *caoyun* ; au niveau intra-bassin, il est modelé par l'organisation du transport dans les macrorégions. De plus, cet axe est exploité par les guildes et contrôlé par les gouvernements locaux pour asseoir le monopole de leur mainmise sur les marchés locaux. Ainsi, dans le bassin du Yangzi, jusqu'au début du XIX^e siècle, en fonction de l'organisation des activités du transport fluvial régional et des relations d'échange établies entre les ports et leurs arrière-pays, quatre sous-réseaux fluviaux yangziens se dessinent-ils, chacun ayant pour centre un port : le port de

Yibin contrôle le Yunnan et le Sichuan occidental, le port de Chongqing contrôle le Sichuan et le Guizhou, le port de Hankou contrôle le Hubei, le Hunan et le Jiangxi et le port de Suzhou contrôle les régions du delta du Yangzi²⁴³. Conséquence de cette relation port/arrière-pays, l'armature yangzienne est ainsi organisée par trois axes méridiens allant du sud vers le nord, sur lesquels émergent un chapelet de villes-ports et de foires riveraines qui contribuent à renforcer et à capter les flux économiques et humains parallèles : Chenzhou-Changsha-Yueyang-Hankou (ou Jiangling) ; Ganzhou-Nanchang-Jiujiang-Hankou ; Hangzhou-Suzhou-Zhenjiang-Yangzhou (cf. carte 16). Toutes ces villes contribuent au transport de *caoyun*, ce système de fonctionnement des ports yangziens était donc sans conteste, jusqu'au début du XIX^e siècle, un instrument politico-socio-économique sous contrôle du pouvoir impérial.

À partir de 1840, suite aux ouvertures successives des ports yangziens, l'introduction de l'industrialisation en Chine, la navigation des bateaux à vapeur sur le Yangzi et la prolongation des chenaux yangziens (notamment dans le haut Yangzi) ont permis un élan de développement de la batellerie yangzienne. Cette modernisation du transport fluvial modifie radicalement le mode d'organisation structurelle du bassin et les anciennes relations entre les ports yangziens et leurs arrière-pays. Dorénavant, centrés sur Shanghai, un nouveau rapport qui privilégie la communication fluviale est-ouest du Yangzi en renforçant les liens des divers ports yangziens, émerge, il entraîne aussi un renouvellement des relations entre ces ports avec leurs arrière-pays. Cette évolution a eu lieu entre 1843 et 1937 en trois étapes : d'abord, l'intégration du bassin du Yangzi dans le système-monde qui désenclave un bassin replié sur lui-même en transformant et restructurant les liens entre les ports yangziens de l'est à l'ouest (1843-1864), puis, l'installation d'une ligne de télégraphe entre Shanghai, Wuhan et Chongqing (1865-1892), et enfin la modernisation du transport fluvial sur le Yangzi avec la mise en place des bateaux à vapeur (1893-1937).

Le port de Shanghai joue un rôle fondamental dans cette nouvelle organisation spatiale est-ouest du bassin du Yangzi. Avant 1843, en tant que port maritime ordinaire, Shanghai était tributaire de la ville de Suzhou pour le commerce extérieur du delta du Yangzi. Sa localisation particulière (port maritime et fluvial) et son ouverture sur le monde extérieur en 1842 lui permettent rapidement d'accéder au rang de centre économique et financier de la Chine grâce à l'afflux des investissements étrangers. Suite à l'ouverture progressive d'autres ports yangziens, à l'autorisation de la circulation des navires de commerces étrangers sur le Yangzi, et surtout, en 1853, à l'inauguration de la ligne maritime Shanghai-Hong Kong et de la ligne

²⁴³ ZHANG Zhongli et XIONG Yuezhi, *op. cit.*, pp. 272-275.

hauturière Shanghai-Londres par la société P. & O.²⁴⁴, le port de Shanghai a endossé un double rôle inédit : à l'intérieur du bassin du Yangzi, il sert de point de commandement pour relier l'ensemble des ports yangziens afin de réaliser une navigation est-ouest unifiée ; au niveau international, le port de Shanghai est désormais l'interface entre le bassin du Yangzi et le monde extérieur : à partir de là le transport fluvial du Yangzi s'intègre au transport maritime international. Grâce à la montée en puissance de Shanghai et la diffusion de son influence économique dans son arrière-pays direct, le chiffre d'affaire résultant des activités de commerce international entre les régions deltaïques et le monde extérieur a été multiplié par dix entre 1842 et 1852²⁴⁵.

L'ouverture des ports yangziens, l'essor du port international de Shanghai et l'unification de la navigation est-ouest sur le cours principal du Yangzi, ont une profonde répercussion sur l'organisation spatiale du bassin du Yangzi en matière de modernisation et de transformation du régime économique des villes-ports (l'économie traditionnelle chinoise évolue vers l'économie marchande), et de recomposition des liens entre les ports yangziens et leur arrière-pays. Cela permet au bassin du Yangzi, depuis ses régions deltaïques les plus prospères jusqu'à ces régions intérieures les plus enclavées, de s'ouvrir totalement sur le monde extérieur. L'unification du réseau de transport fluvial est-ouest du Yangzi permet une intensification des échanges entre le haut, le moyen et le bas Yangzi. Néanmoins, cette recomposition spatiale du bassin durant les années 1840-1930, en absence d'une évolution de l'économie agricole traditionnelle et de politique de développement, ne peut s'expliquer que de la manière suivante : elle est en fait, une conséquence imprévue issue de l'intégration de Shanghai dans le système-monde. Durant cette période, le développement économique exceptionnel que connaît Shanghai profite du même coup à son arrière-pays direct, le delta du Yangzi. Toutefois, malgré la navigation unifiée est-ouest sur le Yangzi qui permet que l'ensemble du bassin soit intégré comme arrière-pays de Shanghai, la capacité de diffusion économique de celle-ci demeure très limitée ; en conséquence, les relations économiques entre le haut, le moyen et le bas Yangzi sont encore loin d'être unifiées. Avec le développement des régions deltaïques mis en avant, un écart entre les régions yangziennes intérieures et celles deltaïques commence à se creuser, provoquant les disparités économiques régionales du bassin du Yangzi.

²⁴⁴ WAN Jinyu, *Shijiu Shiji xifang ziben zhuyi dui zhongguo de jingji qinglue* [L'agression économique des occidentaux en Chine au XIX^e siècle], Pékin, Renmin chubanshe, 1983, p. 261.

²⁴⁵ WU Xu, *Wuxu dangan xuanban* [Œuvres choisies de Wuxu], tome 6, Nankin, Jiangsu renmin chubanshe, 1983, p. 31.

En conclusion, avant l'ère industrielle, le transport fluvial est le principal mode de transport dans le bassin du Yangzi. Les activités de transport des équipements et des matériaux de *caoyun* à l'échelle régionale entre le port et son arrière-pays, et à l'échelle nationale entre les ports yangziens et la capitale du Nord, déterminent le niveau de l'économie du bassin du Yangzi. Dans un monde où l'agriculture constitue l'essentiel de l'économie du pays, l'apparition de nouveaux rapports de production qui relèvent du capitalisme dès le XII^e siècle dans le bassin du Yangzi a stimulé la production économique, ce qui permet de renforcer considérablement le lien entre le port et son arrière-pays par des activités commerciales. À partir de 1840, l'ouverture des ports yangziens a permis une nouvelle organisation spatiale du bassin du Yangzi et un renouvellement des relations entre les ports yangziens et leurs arrière-pays. Durant l'époque de la Chine impériale, la transformation spatiale du bassin du Yangzi est profondément caractérisée par l'évolution de ses ports, de leurs activités commerciales, des liens entre ces ports et de l'organisation de relations entre ses ports avec leurs arrière-pays. Ce lien fleuve, port et arrière-pays ne représente pas seulement les caractéristiques économiques d'une ville portuaire, il révèle les facteurs profonds qui constituent la trame urbaine pour la structuration spatiale du bassin du Yangzi et sont un vecteur pour comprendre l'évolution de l'économie régionale du bassin du Yangzi.

II.5. Les travaux hydrauliques et leur rôle dans la formation de l'espace yangzien

Dans un grand bassin hydrographique tel que celui du Yangzi, la nécessité de maîtriser les eaux a permis qu'un ensemble de connaissances acquises, de savoirs et de savoir-faire se développe illustrant la coévolution des hommes avec le fleuve. Au cours des siècles, afin de contrôler les eaux du Yangzi, d'innombrables ouvrages artificiels ont été construits. Les caractéristiques physiques du réseau fluvial yangzien déterminent les procédés techniques des travaux hydrauliques d'adaptation à la production économique et au mode de vie des riverains. Dans le bassin du Yangzi, quatre catégories de travaux hydrauliques peuvent être recensées : 1) l'irrigation d'abord, c'est-à-dire la recherche d'une meilleure répartition de l'eau dans l'espace en s'appuyant sur l'implantation de canaux et de réservoirs à la faveur du développement de la culture céréalière ; 2) la protection au moyen d'endigements dans les régions inondables : zones lacustres, régions deltaïques et autres basses terres au bord de l'eau, qui se trouvent être en même temps les zones agricoles les plus fertiles mais fragiles face aux crues ; 3) la canalisation et l'aménagement des voies d'eau visant à améliorer la navigabilité fluviale ; 4) la construction de barrages multifonctionnels (ouvrages hydrauliques combinés à

une centrale hydroélectrique, à un équipement de navigation, à un réservoir) afin de mettre en valeur la force de l'eau courante pour la production hydroélectrique et d'autres fins économiques : irrigation, amélioration de la navigabilité, protection contre les inondations, élevage aquatique, tourisme, développement local.

II.5.1. Les conditions naturelles de l'espace yangzien et l'organisation des travaux hydrauliques

Avant la mise en place d'ouvrages techniques hydrauliques électrifiés, les travaux dans l'espace yangzien visant à maîtriser les eaux à des fins productives et préventives relevaient beaucoup plus strictement de l'impératif topo-hydrographique et soutenaient essentiellement une riziculture traditionnelle. Dans la vallée du Yangzi, le morcellement topographique et la présence d'abondantes surfaces hydriques perturbées par la répartition asymétrique de la pluviosité conditionnent les travaux d'irrigation, lesquels sont dispersés et reposent sur la construction de réservoirs (*bei*) dans les régions collinaires, ainsi que sur la mise en place de l'endiguement (*weiyang*) à partir de réservoirs (*tang*) dans les régions basses et littorales. Globalement, à la différence de la Chine septentrionale, où les édifices d'irrigation sont dominés par les canaux (*qu*) à des échelles gigantesques tels que Zheguoqu ou Baiqu, la Chine méridionale privilégie les travaux d'édification de réservoirs et de bassins de retenue des eaux (*bei-tang*) à une dimension réduite et simple, ce qui rend plus aisée leur prise en charge et leur contrôle par les administrations et les élites locales²⁴⁶. Ainsi, en tant que fondements initiaux d'un bassin économique agricole yangzien, les travaux hydrauliques mis en place constituent, d'une part, les piliers essentiels pour la formation des trois « régions économiques clés » yangziennes en soutenant à ce point l'essor économique de la vallée du Yangzi que celle-ci d'érône le bassin du fleuve Jaune en devenant centre productif de l'Empire à partir du XII^e siècle ; et, d'autre part, ces travaux ont favorisé l'émergence d'un

²⁴⁶ Les retenues d'eau de la Chine méridionale se distinguent en fonction de la topographie : aux réservoirs construits sur les pentes des piémonts ou des collines s'opposent ceux qui utilisent les dépressions naturelles en plaine. Nishiyama croit pouvoir retrouver une trace de la distinction dans les termes qui désignent la retenue chinoise historique : *bei* est utilisé à l'origine dans le bassin de la Huai et *tang* au sud du Yangzi. Il remarque que, si le traité du *Nongshu* du début du XIV^e siècle associe dans le terme *bei-tang* les deux parties constitutives de l'ouvrage, digue et plan d'eau, c'est néanmoins aux seuls canaux (*qu*) s'alimentant à des retenues (*bei*) qu'est réservée l'ouverture de vannes (*shuizha*), alors qu'à partir des étangs (*tang*) sont installées des canalisations de drainage (*wa dou*). Il croit y déceler l'indice d'une origine différente : les retenues (*bei*) seraient des ouvrages édifiés sur les pentes, ce qui expliquerait qu'une simple ouverture permette le ruissellement, alors que l'installation de canalisations à partir d'étangs (*tang*) assurerait le drainage de l'eau dans les terres basses. (Nishiyama, 1969). Cf. LAMOUROUX Christian, « Crise politique et développement rizicole en Chine : la région du Jiang-Huai (VIII^e-X^e siècles), *Bulletin de l'École française d'Extrême-Orient*, tome 82, 1995, pp. 145-184.

développement local : en effet, en matière de gestion, l'éloignement du centre politique du pays a permis le fléchissement du contrôle direct des ouvrages hydrauliques par l'État, avec en la matière une prise en charge accrue du gouvernement local. Cet élément peut être considéré comme un des facteurs initiaux du phénomène du « protectionnisme » local qui est aujourd'hui fortement présent dans le bassin yangzien.

Les terres collinaires et les travaux hydrauliques

Dans les cours moyen et inférieur du bassin yangzien, une grande partie de l'espace est dominée par les collines du Huaiyang sur la rive gauche du Yangzi et les collines du Jiangnan sur la rive droite (cf. carte 7). Ces régions collinaires sont connues pour leur altitude élevée, ainsi que leurs terrains pentus où les anfractuosités abondent. Ces caractéristiques topographiques provoquent des difficultés pour la mise en place des activités agricoles comme par exemple l'importante érosion du sol pendant la saison des moussons, une irrigation ardue des hautes terres cultivées et une complication de la mise en œuvre des travaux hydrauliques, du fait de cette topographie disséquée. Néanmoins sur ces régions collinaires, les versants solides permettent de créer de bons réservoirs et bassins de retenue afin d'irriguer l'ensemble de la vallée.

Dans les régions collinaires, l'irrigation repose essentiellement sur la construction de réservoirs (*bei*) qui facilitent l'écoulement des eaux sur les terres en pente, et de digues dans les gorges stratégiques dominant la vallée. Ils interceptent les eaux venues de l'amont ou captent les précipitations, puis les déversent dans les champs cultivés. Ce modèle d'irrigation est pratiqué dans la vallée du Yangzi depuis bien longtemps. Selon la première monographie sur le régime hydrographique en Chine, le *Traité des eaux (Shuijing)*²⁴⁷, à la fin du V^e siècle, la vallée du Yangzi comptait plus d'une centaine de réservoirs du type *bei-tang*, grâce auxquels l'eau des rivières ou des lacs était accumulée derrière des retenues (*yan*) et répartie dans les champs ou dirigée à flanc de coteau par des canaux.

En outre, les techniques hydrauliques mises en œuvre sur les territoires de coteaux et de croupes font appel à la gravité et mettent à profit les dénivellations : sur les pentes aménagées en rizières, l'eau de pluie est stockée dans des réservoirs et elle est distribuée de terrasse en

²⁴⁷ Le *Traité des eaux (Shuijing)*, dont l'origine est mal connue, est le premier ouvrage consacré à une analyse globale du système hydrographique chinois. Nous avons emprunté ici les données fournies par *Le Commentaire sur le traité des eaux (Shuijingzhu)* de Li Daoyuan (Guiyang, Guizhou renmin chubanshe, 1996, 1 423 pages), écrit au VI^e siècle, qui comme son titre l'indique, a pour objet l'étude de l'ouvrage de son prédécesseur.

terrasse. Cette culture en pente (*titian*)²⁴⁸ permet l'écoulement des eaux de ruissellement et leur infiltration dans le sol, ce qui offre l'avantage de lutter contre l'érosion et de multiplier les terres cultivables.

Photos 7 et 8 : La culture en terrasses dans le bourg de Xieping à Yichun au Jiangxi



Source : Xiaofan TAO, photos prises en mars et avril 2007 à Yichun au Jiangxi.

Les terres basses et les travaux hydrauliques

Au sein de l'espace yangzien, les terres plates (plaines et cuvettes) qui ne représentent que 0,07 % (126 000 km²) du territoire de la vallée sont la plaine de Chengdu, la plaine des deux lacs (la plaine du Jiangnan et la plaine du lac Dongting), la plaine du lac Poyang et la plaine du lac Tai. Ces régions planes sont dominées largement par les terres très faiblement en pente (moins de cinq degrés)²⁴⁹. Ici, la mise en place de travaux d'irrigation est relativement plus aisée à effectuer que dans les régions collinaires, grâce à la généralisation des édifices hydrauliques, l'essartage agricole, qui ont bonifié les terres plates fertiles en stimulant l'essor des trois fameuses « régions économiques clés » yangziennes historiques.

Située dans l'ouest du bassin du Sichuan, la plaine de Chengdu est une plaine alluviale en forme d'éventail, légèrement inclinée vers le sud, ce qui facilite l'écoulement et le trainage naturel des eaux. La réussite extraordinaire des travaux d'irrigation de Dujiangyan, qui a apporté la prospérité à l'ensemble de la plaine de Chengdu, résulte de l'exploitation intelligente de cette particularité topographique.

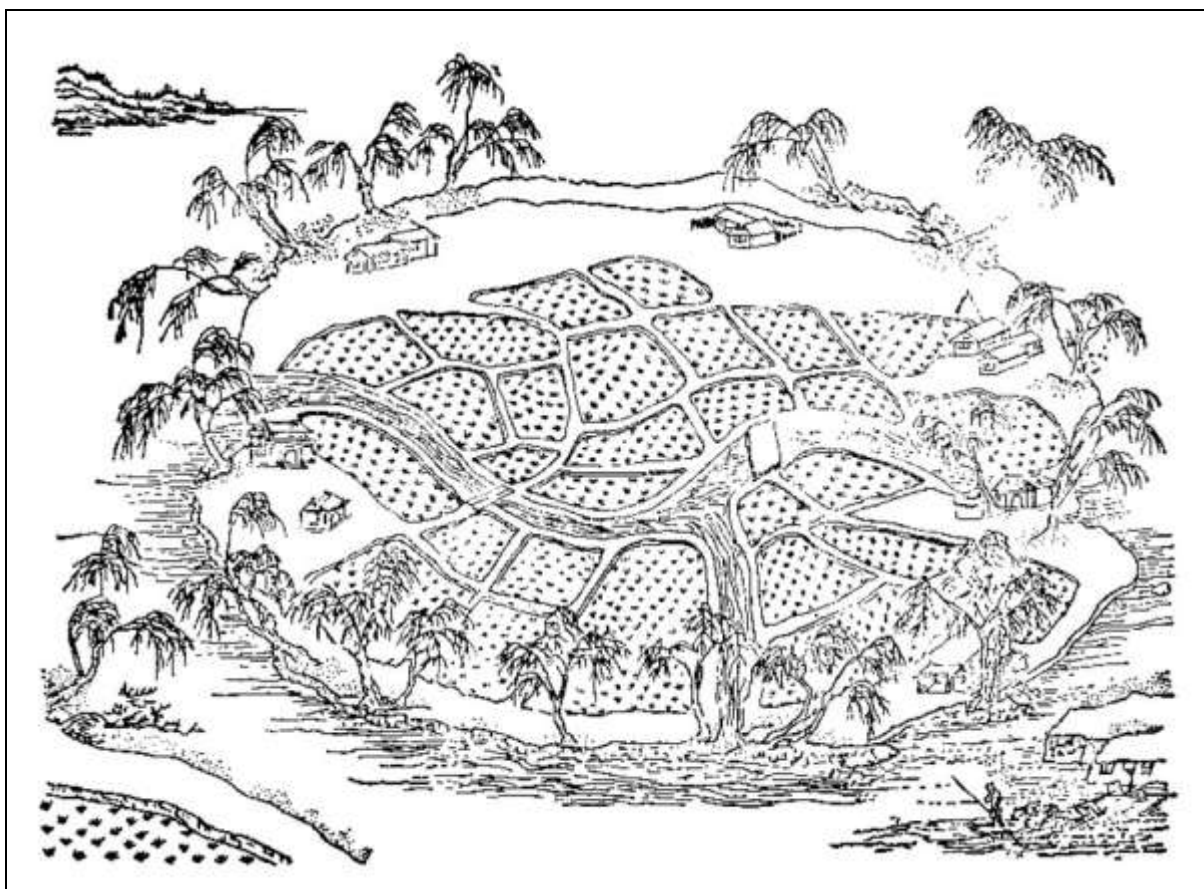
En dehors de l'abondance hydrique fournie par le cours principal du Yangzi et ses affluents, les plaines situées dans les moyen et bas Yangzi sont par ailleurs abondamment nourries par les quatre plus grands lacs doux chinois (Dongting, Poyang, Cao et Tai), ainsi que par

²⁴⁸ Dans la vallée du Yangzi, les principales zones de culture en terrasses se trouvent à Nanchong, Hechuan et Nanxi au Sichuan, et dans les régions collinaires du Hunan, du Jiangxi et du Zhejiang.

²⁴⁹ *Changjiang liuyu ditu* [Atlas du bassin du Yangzi], *op. cit.*, p. 218.

d'innombrables petits plans d'eau lacustres. Cependant, l'enfoncement de la terre de ces plaines est défavorable au drainage des eaux, la juxtaposition de la saison des pluies et de celle des crues y double également le risque d'inondations et de sécheresse. Ainsi la mise en place des ouvrages hydrauliques sert-elle à lutter contre les inondations éventuelles et à protéger les terres aménagées en polders (*weitian*) afin de renforcer l'activité agricole des régions de la plaine lacustre.

Illustration 3 : Les terres aménagées en polders (*weitian*) dans la région du lac Tai



Source : Institut hydraulique de Wuhan, *Zhongguo shuili shigao* [Histoire des travaux hydrauliques chinois], Wuhan, Shuili dianli chubanshe, 1985, p. 219.

Weitian, il s'agit de construire des digues pour étendre les terres cultivées, notamment des rizières sur les marais lacustres.

Enfin, le long de la côte du delta yangzien où l'intrusion de la mer peut s'étendre sur plusieurs kilomètres, et où les typhons sévissent, l'agriculture est souvent ravagée par les tempêtes. Ainsi les habitants vivant près des côtes ont-ils développé plusieurs types de brise-lames sur les rivages, afin de se protéger contre les actions mécaniques des vagues en y rendant possible des cultures rentables grâce à la poldérisation littorale.

II.5.2. Les travaux hydrauliques et le contrôle des « régions économiques clés » historiques

Le rôle des travaux d'irrigation : d'un outillage agricole à un instrument politique

S'appuyant sur un régime économique agricole, supporté par la parfaite imbrication entre le système impérial et la bureaucratie, le pouvoir impérial chinois a réussi à perdurer plus de 2 000 ans, sans avoir à essuyer des révoltes révolutionnaires visant à modifier radicalement le régime impérial²⁵⁰. Cette continuité est due, en grande partie, à la volonté de l'Empire de maintenir une puissante économie agricole dans le pays. La domination de cette économie agricole est la clé pour comprendre le « mythe » d'une société culturelle s'inscrivant avec ténacité dans la durée et presque « immobilisée »²⁵¹ (en matière de régime politique) pendant tout le règne impérial.

Afin de soutenir la croissance de l'économie agricole, la mise en place de travaux d'irrigation visant à assurer la production agricole est indispensable. L'interdépendance entre les travaux hydrauliques et l'économie agricole chinoise a été prouvée par plusieurs chercheurs (K. A. Wittfogel 1931 ; Chi Ch'ao-ting 1936 ; Masao Kimura 1955)²⁵². Le bassin du Yangzi, où la riziculture a largement déterminé les mutations de l'agriculture, est un cas particulièrement représentatif du lien de cause à effet entre les travaux hydrauliques et la prospérité agricole.

²⁵⁰ À travers l'histoire de la Chine impériale qui prend fin en 1911, on constate aisément que, depuis la première révolte paysanne de Chen Sheng et Wu Guang, qui a eu lieu en 209 av. J.-C., jusqu'à la dernière révolte des Taiping au milieu du XIX^e siècle, aucune révolte paysanne ou lutte à l'intérieur de la classe dominante ne vise à modifier radicalement le régime impérial.

²⁵¹ La doctrine d'une « Chine immobilisée » (*tingzhi-fazhang*) est une hypothèse originale relevant du constat de Karl Marx qui tend à systématiser la structure productive de l'Asie orientale. La formulation de cette hypothèse à partir du cas de la Chine impériale est apparue en premier lieu dans « Leçon sur la philosophie de l'histoire » de G.W.F. Hegel, puis dans certains ouvrages de Karl Marx tels que *Révolution chinoise et européenne* (1853). En Chine continentale, la publication de l'ouvrage *Xingsheng yu weiji – Lun zhongguo fengjian shehui de chao wending jiegou* [Prospérité et péril – Étude de la structure de la Chine impériale] de Jin Guantao et Liu Qingfeng en 2008 fournit des preuves convaincantes pour valoriser cette hypothèse. En réalité, dans le champ de recherche sur l'histoire, du fait que cette hypothèse porte sur une durée de plus de 2 000 ans, elle est incapable de saisir convenablement les détails historiques pour convaincre certains historiens, elle est donc controversée. Ceci est expliqué dans *Discovering History in China: American Historical Writing on the Recent Chinese Past* de Paul Cohen (1984).

²⁵² Dans *Le despotisme oriental - Étude comparative du pouvoir total* (1957), K. A. Wittfogel estime que les travaux hydrauliques constituent le pivot essentiel pour le développement de l'économie agricole et sociale de la Chine impériale. Ces travaux fournissent aussi un instrument fondamental qui permet d'assurer la suprématie du règne impérial. Cette opinion a été également développée dans l'ouvrage de Chi Ch'ao-ting en 1936 à travers ses études sur le système de *caoyun* et les travaux hydrauliques historiques. L'historien japonais Masao Kimura a repris cette idée dans son œuvre *Regionalism and development in ancient China: a survey of the establishment and abolition of counties during Former and Later Han* (1961). Néanmoins, dans *The Emergence of the Ancient Despotism in China and its Structure* (1963) de Sadao Nishijima et *Le lèss et l'origine de l'Agriculture chinoise* (1969) de He Binglu, les deux auteurs ont remis en question les travaux hydrauliques comme fondements de l'économie agricole chinoise.

En plus de contribuer au développement agricole, les ouvrages hydrauliques ont aussi des répercussions considérables dans la structuration de l'espace et dans le temps. Pendant la Chine impériale, leur mise en place permet de contrôler rigoureusement les régions agricoles les plus prospères en assurant la stabilité économique et sociale du pays. En effet, ils constituent un outil précieux qui favorise pleinement deux catégories sociales bien distinctes : d'un côté, pour le milieu populaire, les travaux hydrauliques sont le moyen le plus efficace pour garantir sa subsistance et lutter contre les sinistres naturels (inondation, sécheresse) ; de l'autre, pour la classe au sommet du pouvoir, ils sont un moyen d'assurer la production nationale tout en consolidant durablement sa supériorité sociale²⁵³.

Ainsi les travaux hydrauliques et la performance économique du pays avancent-ils simultanément. Le tableau 8 révèle qu'à chaque période où la société reste stable et où l'économie est florissante, une croissance des travaux hydrauliques se dessine. Nous pouvons souligner que, durant les époques impériales les plus prospères à savoir celles des Tang, des Ming et des Qing, le volume des travaux hydrauliques effectué dans le bassin du Yangzi est manifestement supérieur à celui des autres périodes. De ce fait, à l'époque de la Chine impériale, les travaux hydrauliques reflètent le niveau de l'économie du pays et sont devenus un instrument politique du souverain pour accroître son pouvoir. Les interdépendances entre travaux hydrauliques, régime de l'économie agricole et prospérité du pays constituent un argument pour comprendre l'alternance de deux mouvements cycliques et antagonistes : l'unification et l'éclatement périodique de la Chine²⁵⁴, et permet d'expliquer l'émergence des « régions économiques clés » qui structurent l'espace du bassin du Yangzi.

²⁵³ Wittfogel Karl A., *Oriental despotism, A comparative study of total powere*, New York, Vintage, 1981, pp. 116-117.

²⁵⁴ CHI Ch'ao-Ting, *op. cit.*, p. 12.

Carte 17 : La répartition des « régions économiques clés » historiques en Chine



Source : CHI Ch'ao-ting, *Key Economic Areas in Chinese History: As Revealed in the Development of Public Works for Water-Control*, New York, Augustus M. Kelley, 1936, p. 5.

Tableau 8 : L'évolution et la répartition des travaux fluviaux dans le bassin du Yangzi à l'époque de la Chine impériale

	Printemps et Automnes 722 481 av. J.-C.	Royaumes combattants 453 221 av. J.-C.	Qin 221 206 av. J.-C.	Han 206 av. J.-C. 220 ap. J.-C.	Trois Royaumes 220 265	Jin 265 420	Dynasties du Sud et du Nord 420 589	Sui 581 618	Tang 618 907	Les Cinq Dynasties 907 960	Song* 960 1279	Yuan 1271 1368	Ming 1368 1644	Qing 1644 1911	Total
Sichuan		1			1				15	1	5	1	5	19	48
Hubei						1			4	4	21	6	143	528	707
Hunan				1				2	7	2	5	3	51	183	254
Jiangxi				1		1	1		20	1	56	13	287	222	602
Anhui	1	1		1	3		4	1	12		16	2	30	41	112
Jiangsu	3	2		1	3	2	8	1	18		117	28	234	62	479
Zhejiang		2		4	2	3	2	2	44	1	302	87	480	175	1 104
Total	4	6		8	9	7	15	6	120	9	522	140	1 230	1 230	3 306

Source : CHI Ch'ao-ting, *Key Economic Areas in Chinese History, As Revealed in the Development of Public Works for Water-Control*, New York, Augustus M. Kelley, 1936, p. 36.

* La période comprend les Song du Nord (960-1127) et les Song du Sud (1127-1279).

La mise en place des travaux d'irrigation dans les « régions économiques clés » historiques

Dans l'histoire de la Chine, à chaque période, afin de renforcer la puissance économique du pays, certaines régions ont été davantage mises en valeur par l'État en devenant le pilier de l'économie du pays. Ces régions qui se sont construites au détriment du développement d'autres régions sont appelées des « régions économiques clés » par Ch'ao-ting Chi en 1936, l'État doit s'y investir beaucoup plus afin de maintenir leur supériorité²⁵⁵.

En tant qu'ancien bassin agricole, plus précisément rizicole, la vallée du Yangzi a connu une histoire intimement liée à l'évolution de ces « régions économiques clés », lesquelles constituent le pilier essentiel de l'agriculture yangzienne, et *vice versa*. Les programmes d'aménagement de la région agricole peuvent y remonter jusqu'au III^e siècle avant J.-C. Les travaux d'irrigation organisés par les administrations impériales ont largement contribué à réunir les terres rizicoles en créant des « régions économiques clés » et en faisant du bassin un espace de soutien économique du pays. C'est dans cet espace yangzien, fort de son expérience hydraulique, plus précisément autour de la plaine de Chengdu dans le haut Yangzi, de la plaine des deux lacs dans le moyen Yangzi, ainsi que de la plaine du lac Tai dans le delta du Yangzi, que les travaux hydrauliques s'imposent comme une réponse globale à la volonté de réorganisation spatiale et économique du pays.

La « région économique clé » de la plaine de Chengdu

Les premiers travaux d'irrigation effectués dans la vallée du Yangzi ont débuté au III^e siècle avant J.-C., et ont été répartis principalement dans le bassin du Sichuan et la vallée de la rivière Han. Nous pouvons également en retrouver certaines traces dans le bassin de la rivière Gan près de Nanchang et dans le delta du Yangzi à proximité de Yangzhou. Parmi ces travaux, c'est le système d'irrigation de Dujiangyan, situé dans le haut Yangzi (sur le cours moyen de la rivière Min à 58 km à l'ouest de l'actuelle ville de Chengdu), qui a réussi à hisser en premier l'ensemble de la plaine de Chengdu au statut de « région économique clé » yangzienne.

Située dans la partie occidentale du bassin du Sichuan, la première « région économique clé » yangzienne éclose dans la plaine de Chengdu a su tirer profit des fameux travaux d'irrigation de Dujiangyan, qui ont été réalisés en 256 avant J.-C.. À l'époque des Royaumes combattants, l'ambition de coloniser l'ensemble du territoire du haut Yangzi conduit l'État

²⁵⁵ *Ibid.*, p. 5.

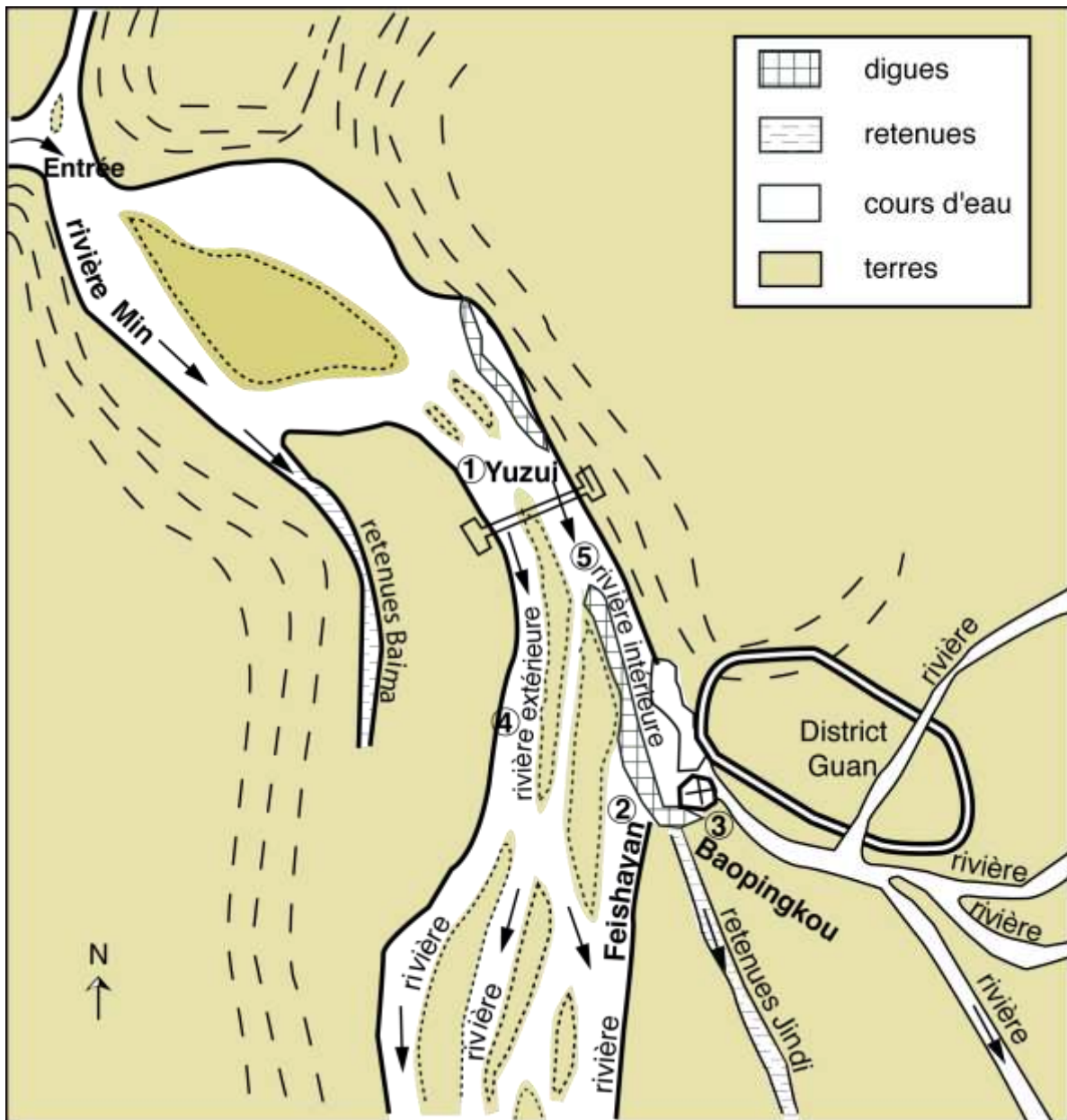
des Qin à procéder à d'importants travaux dans le district de Guan, lesquels permettent d'irriguer l'ensemble de la surface de la plaine alluviale. Grâce à une série de barrages mobiles, une partie des eaux du Min a été dérivée vers un canal qui les conduit vers la plaine de Chengdu (Illustration II-1). Rapidement, l'efficacité du système d'irrigation de Dujiangyan se répercute dans l'ensemble de la plaine alluviale, ce qui permet à la plaine de Chengdu de devenir la première région chinoise en termes d'exportation agricole pour les autres régions. L'État des Qin récolte du coup une prospérité agricole sans précédent, ce qui lui donne les moyens d'accomplir par la suite la première unification du pays²⁵⁶.

Les travaux d'irrigation de Dujiangyan sont l'œuvre hydraulique la plus remarquable de l'histoire yangzienne, non seulement parce qu'ils permettent de franchir la rivière au moyen d'un système d'irrigation, mais aussi parce qu'ils sont un véritable instrument politique apportant richesse et puissance à l'État²⁵⁷, et qu'ils défient le temps : plus de deux millénaires après son édification, ce système continue parfaitement à irriguer l'ensemble de la plaine de Chengdu. Aujourd'hui, grâce à des travaux de renouvellement de ce système d'irrigation, le taux de l'utilisation des terres agricoles atteint 60 % dans cette région.

²⁵⁶ Ministère des Eaux, *Dujiangyan shuili ke chixu fazhan zhanlue yanjiu* [Les recherches sur le développement durable des travaux hydrauliques de Dujiangyan], Pékin, Zhongguo shuili shuidian chubanshe, 2009, pp. 12-15.

²⁵⁷ Le territoire originel du royaume Qin est implanté dans la vallée de la rivière Wei (près de l'actuel district de Tianshui au Gansu). Au milieu du VIII^e siècle av. J.-C., son territoire s'étend sur la partie ouest de la plaine du Guanzhong. Suite à la très grande réussite de la réforme économique effectuée par le Premier ministre Shang Yan en 361 av. J.-C., le royaume Qin devient puissant et commence à conquérir de nouveaux territoires au moyen de la guerre ou de l'exploitation agricole. En 260 av. J.-C., son territoire englobe le Shaanxi, le Gansu et une partie du Sichuan et du Hubei. (L'expansion de son territoire dans la plaine de Chengdu fait suite à la conquête du royaume Shu). Source : TAN Qixiang, dir., *Zhongguo lishi dituji – Juan II, Sui-Tang* [Atlas historique de la Chine, tome II – Qin et Han], Pékin, Zhongguo ditu chubanshe, 1975, pp. 3-6.

Illustration 4 : La composition du système d'irrigation de Dujiangyan



L'ouvrage originel de Dujiangyan est composé des trois parties principales que sont le Yuzui ① (bouche de poisson), le Feishayan ② (digue de sable volant), et le Baopingkou ③ (embouchure de la vase précieuse), ainsi que de nombreuses digues auxiliaires. L'ensemble de ce système a été rendu célèbre par l'utilisation de techniques avancées pour assurer les fonctions multiples de prélèvement de l'eau, d'écêtement de crue, de lessivage des sédiments et de l'envasement, et de contrôle automatique de l'irrigation. Le Yuzui ① fait office de barrage de dérivation qui divise la rivière Min en deux parties : la rivière extérieure ④ et la rivière intérieure ⑤. Le Feishayan ② est un déversoir qui permet d'enlever le sable et d'évacuer les eaux excédentaires en régularisant les eaux de la rivière extérieure pendant la saison des crues et en dérivant les eaux de la rivière extérieure vers la rivière intérieure à des fins d'irrigation. Le Baopingkou ③ est une prise d'eau avec une régulation automatique d'un débit constant pour irriguer les terres alentour.

Photo 9 : Vue à vol d'oiseau de l'ouvrage hydraulique de Dujiangyan



Source : CCTV, série télévisée *Zaishuo changjiang* [La redécouverte du Yangzi], diffusée en juillet 2006.

L'ensemble de l'ouvrage a été pensé et coordonné astucieusement pour obtenir une efficacité optimale. En particulier, le système de désenvasement est à ce point ingénieux qu'il permet à l'ouvrage de Dujiangyan de fonctionner sans interruption depuis sa création (autrement dit depuis plus de 2 260 ans), et continue de se développer et de prospérer aujourd'hui. Les travaux de Dujiangyan constituent un exemple de l'intelligence de la civilisation fluviale du bassin du Yangzi, et joue un rôle irremplaçable dans l'économie, la vie sociale et l'environnement de la plaine de Chengdu. Cet ouvrage est classé par l'Unesco au patrimoine mondial en tant que le plus ancien ouvrage hydraulique du monde²⁵⁸.

²⁵⁸ LI Keke et XU Zhifang, « Overview of Dujiangyan irrigation scheme of ancient China with current theory », in *Irrigation and drainage*, Pékin, ICID International Congress, vol. 55, no. 3, 2006, pp. 291-298.

La « région économique clé » de la région du lac Tai

L'aménagement systématique des plaines inondables yangziennes est plus tardif. L'exploitation intensive du delta inférieur du Yangzi daterait de la deuxième moitié du VIII^e siècle, après la chute de la dynastie des Tang. Quant à celle du moyen Yangzi, elle aurait été entreprise sous l'empire des Song du Sud au XII^e siècle²⁵⁹.

Durant les époques Qin et Han (du III^e siècle av. J.-C. au III^e siècle ap. J.-C.), les travaux hydrauliques pratiqués dans la Chine du Nord, où domine la céréaliculture, se traduisent par la construction de nombreux canaux (*qu*) ; alors que dans le même temps, peu d'ouvrages de retenues (*bei*) et étangs (*tang*) au service de la riziculture du sud du pays sont édifiés dans les cours moyen et inférieur de la vallée du Yangzi. En effet, à l'origine, sur les terres basses du delta du Yangzi, on trouvait d'innombrables bras d'eau et d'affluents du fleuve, alimentés aussi par les riches précipitations et les eaux des marées, ce qui, par conséquent, n'était pas favorable à l'assèchement des terres et au drainage des eaux. Les éléments hydriques excessifs constituaient un handicap qui entravait l'exploitation agricole des régions deltaïques. Jusqu'à l'époque des Han occidentaux au I^{er} siècle, le bas Yangzi restait une région laissée en déshérence²⁶⁰. Il faut attendre le III^e siècle, au moment de la mise en place de la politique agraire de *tuntian*²⁶¹ du royaume Wu dans les cours moyen et inférieur de la vallée du Yangzi, pour voir se développer l'aménagement de polders (*weitian*), lesquels permettent une mise en valeur de la riziculture yangzienne sur le long terme. Alors les ouvrages d'irrigation se répandent dans la région deltaïque lui permettant de devenir la deuxième « région économique clé » yangzienne²⁶².

L'accession au statut de « région économique clé » du delta du Yangzi n'est pas le simple fait des progrès de l'agriculture, elle est liée à d'autres motifs complexes à savoir des éléments sociaux et politiques décisifs, tels que les mouvements migratoires Nord / Sud historiques, l'implantation de la capitale à Nankin par des royaumes à partir du III^e siècle. Suite à une première vague d'immigration avec l'arrivée de nombreux immigrants du Nord,

²⁵⁹ SUN Baomu, *Zhongguo shuilishi*, [L'évolution des travaux hydrauliques historiques en Chine], Jinan, Huanghe chubanshe, 1996, pp. 56-58.

²⁶⁰ Si Maqian, *Shiji* [Mémoires historiques], tome 5, Pékin, Zhonghua shuju, 1982, p. 74.

²⁶¹ Inventé par Cao Cao en 196, le système du *tuntian* est une politique agraire consistant à envoyer des soldats pour cultiver les terres conquises. Cela permet non seulement de fournir des vivres à l'armée, mais aussi de convertir les régions conquises, en les centrant sur l'agriculture. Le *tuntian* est une stratégie de tout premier ordre lors des rivalités entre trois royaumes. Complété plus tard par l'État de Wu, le système du *tuntian* s'applique également aux activités agricoles des colonies civiles. Ce qui permet de fournir une production agricole qui prend en charge à la fois les approvisionnements militaires et les moyens de subsistance du peuple. Source : JIANG Chunyun, *Zhongguo nongye shijian gailun* [La théorie de l'agriculture chinoise], Nankin, Jiangsu kexue jishu chubanshe, 2006, p. 146.

²⁶² WAN Jialun et ZHANG Fan, *Zhongguo nongtian shuilishi* [L'évolution des travaux hydrauliques chinois], Pékin, Nongye chubanshe, 1990, pp. 166-167.

qui se fixent durant les III^e et VI^e siècles dans la Chine du Sud, sans qu'on assiste pour autant à des reflux importants, puis à une deuxième vague entre les VIII^e et XII^e siècles, se pose la nécessité d'augmenter la production agricole en vue de résoudre le problème entre l'alimentation et la croissance démographique. Ce qui a impulsé indubitablement le processus des travaux hydrauliques dans le bas Yangzi.

Entre les III^e et VI^e siècles est mise en place dans certaines régions de la vallée du Yangzi la politique agraire du *tuntian*. Le développement de la région du lac Tai en est une conséquence particulièrement représentative. La politique de *tuntian* correspond en fait aux activités agricoles des colonies militaires (*juntun*) et des colonies civiles (*mintun*), qui regroupent des paysans. La mise en place de cette politique a été principalement fondée sur la riziculture qui dépend strictement des conditions d'irrigation dans la région. Rapidement, plusieurs travaux hydrauliques ont été menés, comme par exemple la construction de retenues des eaux du lac Lian (près de Zhenjiang au Jiangsu) et celle de Ditang (près de Huzhou au Jiangsu), qui permettent d'irriguer l'ensemble de la région du lac Tai ; l'aménagement des terres agricoles dans les marais lacustres, afin d'élargir la surface des terres arables ; la construction de digues fluviales et maritimes pour lutter contre les inondations et les hautes marées ; et enfin les travaux d'aménagement de chenaux et de canalisation, qui offrent au delta un réseau fluvial dense et navigable. Du point de vue historique, la politique agraire du *tuntian* dans la région du lac Tai peut être considérée comme le prélude de l'essor de l'économie rizicole du delta du Yangzi. S'appuyant sur l'intensification des travaux hydrauliques et l'exploitation de l'abondante main-d'œuvre venue du nord du pays et des techniques développées amenées par celle-ci, le système du *tuntian* conduit non seulement le royaume Wu à devenir un État puissant capable d'affronter les deux autres royaumes rivaux pour la domination de la Chine (*sanguo dingli*), mais il permet aussi de créer un tournant décisif en jetant la base d'une culture hydraulique forte et durable, laquelle conforte la montée en puissance de la « région économique clé » du delta du Yangzi.

Avant que le delta du Yangzi ne devienne une véritable « région économique clé » au XIII^e siècle, la mise en place des travaux hydrauliques y a connu deux périodes d'accélération. Suivant le tableau 8, la première vague de développement des ouvrages hydrauliques a été enregistrée entre 220 et 265 lors de l'affrontement des Trois Royaumes. Lors de cette courte période (45 années), bien que le nombre total d'ouvrages hydrauliques érigés dans le bassin du Yangzi soit faible (9), c'est plus que pour toute la dynastie des Han (8 construits pour une durée de 426 années). La deuxième période remarquable couvre la dynastie des Sui et Tang. C'est certainement grâce à la réalisation de 126 ouvrages hydrauliques dans le bassin du

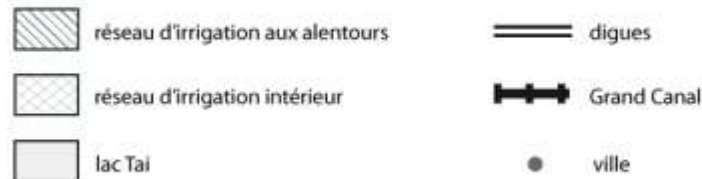
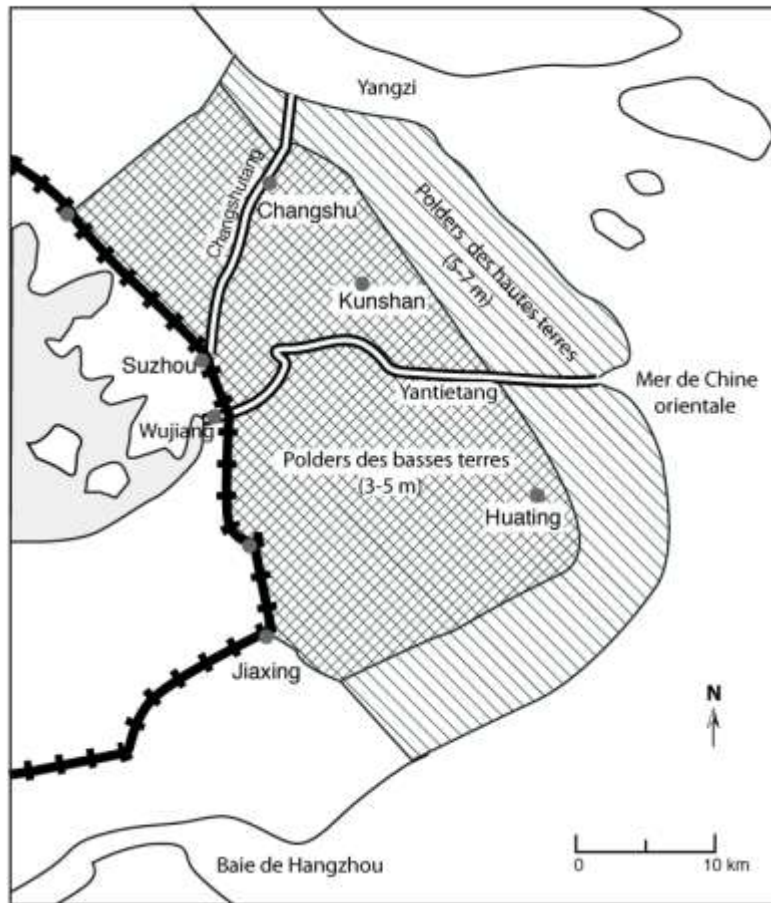
Yangzi à cette époque, dont 82 édifiés sur son cours inférieur, que la base véritable de la « région économique clé » deltaïque a pu éclore.

Au niveau des types de travaux hydrauliques, nous pouvons conclure que deux grandes catégories d'ouvrages ont été réalisées dans le delta du Yangzi pendant la dynastie des Sui et Tang : l'accélération des travaux d'irrigation a servi à la poldérisation d'une part, et à l'aménagement des chenaux et la canalisation en matière de transport fluvial d'autre part.

Les travaux d'irrigation

À partir du VII^e siècle, les édifices de *bei* et de *tang* ont commencé à être largement édifiés dans les régions méridionales de la Chine. Dans le delta du Yangzi, près de Yangzhou, les travaux d'aménagement de *wu tang* (cinq retenues : Chenggong, Jucheng, Xiaoxin, Shanglei et Xialei) contribuent à alimenter les sources du Grand Canal pour le tronçon de Hangou et à irriguer les champs aux alentours de Yangzhou ; puis, la création des lacs artificiels du Lian (près de Zhenjiang au Jiangsu), du Xi (Hangzhou au Zhejiang) et du Nanbei (Hangzhou au Zhejiang) est bénéfique à l'irrigation agricole ; autour du Lac Tai, un chapelet de travaux de *bei-tang* visant à aménager les cours d'eau existants et le creusement de nouveaux chenaux d'évacuation sont entrepris. C'est ainsi qu'apparaît l'exploitation des terres de polders en « caissons » (*weitian*), qui permettent un aménagement durable des plaines marécageuses et des hauts fonds lacustres, près des rives, milieux où la présence de l'eau favorise les activités rizicoles. Du VIII^e au XII^e siècle, grâce au développement des techniques et à l'abondance de la main-d'œuvre, la conquête durable des terres lacustres par des colons, soutenus par les autorités entraîne l'intensification du processus de polders dans le bas Yangzi. La combinaison de la construction de réservoirs de *bei-tang* qui favorise l'irrigation et de digues (*yuan*) pour la protection des rizières contre les inondations voit la rizière des terres basses gagner de plus en plus les paysages du delta du Yangzi. Plusieurs régions caractérisées par l'aménagement de polders se dessinent : le bassin du fleuve Qingyi dans l'Anhui, la région lacustre du bas Shuiyang aux confins de l'Anhui et du Jiangsu, la région de Jiaxing à l'ouest du Zhejiang et celle de la région du lac Tai située au cœur du delta. Les travaux d'irrigation du lac Tai occupent une place aussi considérable dans l'histoire hydraulique chinoise que celle du système d'irrigation de Dujiangyan tant par son aspect novateur que sa simplicité d'utilisation.

Illustration 5 : L'aménagement des terres de polders dans la région du lac Tai au X^e siècle



La région sur la rive droite du Yangzi, entourée du Lac Tai, est enserrée par les hautes terres et en son centre se trouvent les basses terres. À la périphérie, l'altitude des terres ne dépasse pas 5 à 7 m, il s'agit d'une zone très sensible à la sécheresse. Quant au centre, l'altitude y est de 3 à 5 m et certaines zones sont inférieures au niveau d'eau moyen du lac, en conséquence les inondations sont très fréquentes. L'exploitation agricole de la région du lac Tai durant la période des Tang y a eu pour effet principalement de fortifier les travaux hydrauliques. Entre les VII^e et VIII^e siècles, deux grands types de constructions ont été lancés : 1) les digues qui protègent les terres menacées par les crues maritimes : 124 km de digue maritime ont été restaurés à l'ouest de la région du lac Tai pour se protéger de la marée descendante ; 2) les ouvrages à vocation d'irrigation et de drainage : les canaux d'irrigation longs de 45 km de Changshutang (de Suzhou à Changshu) et ceux de Yantietang (entre Shazhou et Huangdu), long de 80 km, séparent la plaine et les dépressions en permettant d'introduire les eaux dans les hautes terres d'une part, et de drainer les eaux des terres situées dans les bas-fonds d'autre part. Simultanément, afin d'assurer un gain en terres basses parfaitement adaptées à la riziculture, la politique d'aménagement agricole de la région du lac Tai s'est associée à la politique agraire du *tuntian*, ce qui permet d'élargir la surface cultivable exploitée par une famille, un canton, un district, voire l'ensemble d'une région et en même temps d'y garantir la présence permanente des troupes militaires.

L'aménagement des terres de polders de la région du lac Tai était particulièrement bien conçu et efficace. À partir de cette topographie de hautes terres aux alentours et de basses terres au centre, les habitants ont élaboré deux systèmes d'irrigation distincts : le réseau intérieur et le réseau alentour. Dans les terres des bas-fonds, les travaux répondent à la nécessité de lutter contre les inondations et d'y développer le drainage. Ici, le long de l'axe nord-sud, tous les 4 à 5 km, un système de canaux contrôlé par des vannes est créé en permettant de relier les retenues des eaux les plus proches ; sur l'axe est-ouest, environ tous les 3 à 4 km, un autre réseau de canaux est chargé de dériver les eaux à l'usage de l'irrigation. Ces deux maillages de canaux fournissent tous les éléments nécessaires pour la mise en place du « système des polders » (*weitian*), sur lequel repose la mise en valeur intensive de l'irrigation et du drainage du lac Tai, permettant de créer un paysage de riziculture en quadrillage sur l'ensemble des basses terres lacustres. En période d'inondations, le système des canaux sinueux et nombreux permet d'évacuer rapidement l'excès des eaux.

Simultanément, sur le pourtour de la région du lac Tai, où dominent les hautes terres, un autre système de canaux indépendant a été créé, qui sert uniquement à l'irrigation pendant la saison sèche. Entre ces deux réseaux de canaux étagés, plusieurs vannes ont été conçues afin de régulariser le débit des eaux en fonction de l'humidité variable des terres alentour et celles du centre. Grâce à ce système d'irrigation flexible et efficace, rapidement, la région du lac Tai s'affirme comme le foyer de l'innovation et du dynamisme rizicole du pays. Ce qui fait écho au proverbe « Quand Suzhou et Huzhou (région du lac Tai) trouvent leur corne d'abondance, le pays entier est nourri avec aisance » (*suhu shu, tianxia zu*).

Sources : WANG Jialun, *Zhongguo nongtian shuishi* [Histoire des travaux hydrauliques chinois], Pékin, Nongye chubanshe, 1990, pp. 252-256.

LI Bozhong, *Tangdai Jiangnan Nongye de fazhan* [Le développement agricole dans la région du Jiangnan sous la dynastie des Tang], Pékin, Nongye chubanshe, 1990, pp. 175-189.

Le Grand Canal

À partir du III^e siècle, afin de répondre aux activités intensives du *caoyun* et à mesure que le développement de l'économie agricole du delta du Yangzi s'accélère, plusieurs travaux de canalisation ont été menés afin de rendre l'axe fluvial entre la capitale et le delta du Yangzi plus praticable. Au VI^e siècle, en s'appuyant sur les canaux déjà très anciens de Hangou²⁶³ et Honggou²⁶⁴, le Canal de Shanyangdu (150 km) qui relie le Yangzhou (Yangzi) et le Huaiian (Huai), le Canal de Guangtongqu (150 km) qui lie la capitale Chang'an (Xi'an actuel) à la ville de Tongguan sont aménagés, donnant naissance à la plus importante artère fluviale longitudinale historique de la Chine : le Grand Canal.

Essentiellement créé pour acheminer dans la capitale du Nord les approvisionnements en céréales pendant la Chine impériale, le Grand Canal a été utilisé comme un véritable outil de supervision servant à renforcer la communication économique, politique et culturelle entre les « régions économiques clés » méridionales et le centre politique de la Chine septentrionale. Le trafic de *caoyun* basé sur le Grand Canal était particulièrement florissant durant les VII^e-XVII^e siècles, et sa réussite était spectaculaire à l'échelle du pays.

Illustration 6 : Dessin historique du Grand Canal

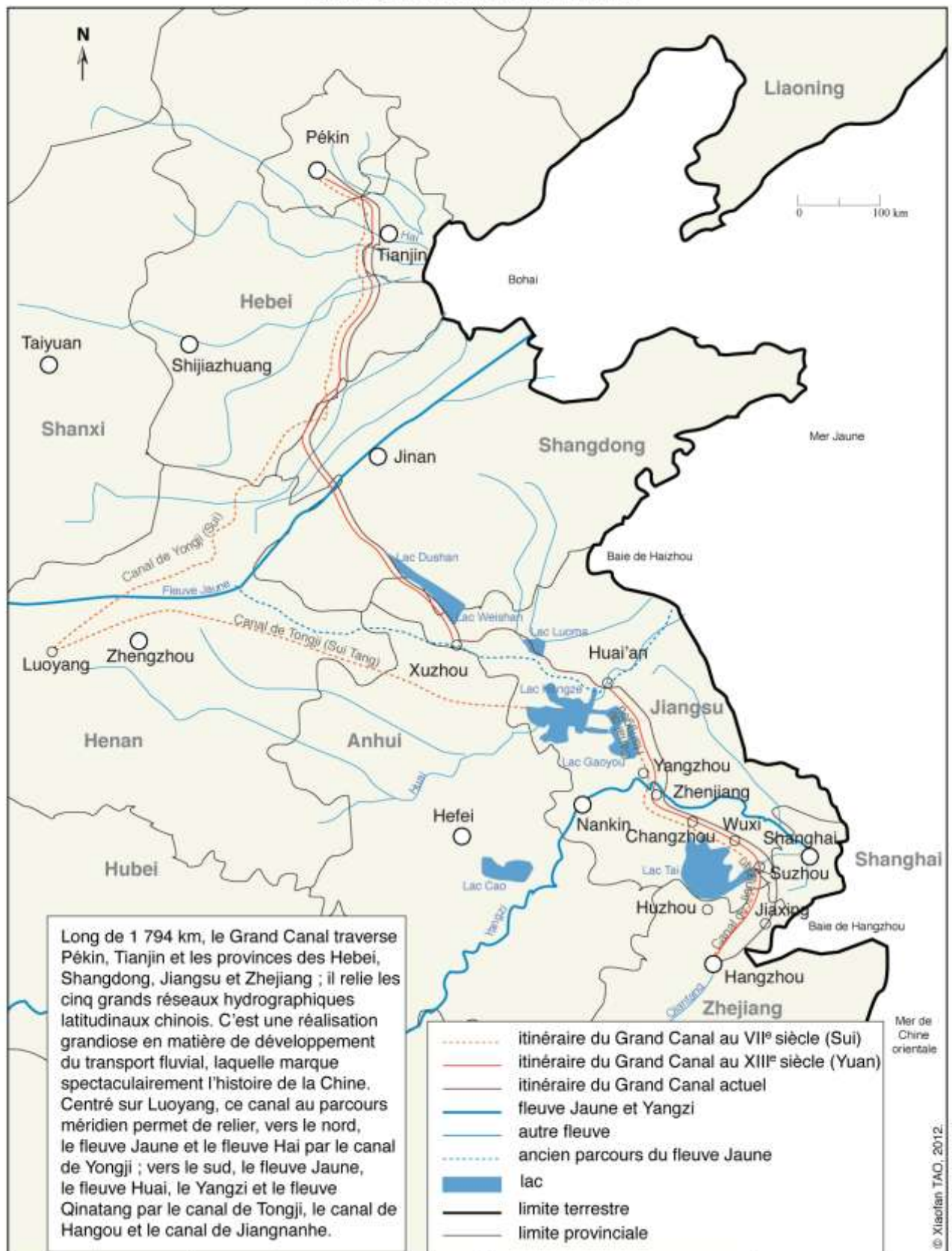


Source : Jiang Xuan [Qing], *Luhe duyun tujuan* [Le contrôle du transport fluvial sur le Grand Canal], dessin du XVIII^e siècle.

²⁶³ À l'époque des Printemps et des Automnes, en 484 av. J.-C., la première canalisation yangzienne du Hangou, réalisée par le royaume Wu, sur la rive gauche du Yangzi, a permis que la navigation directe entre le Yangzi et le fleuve Huai devienne possible (canaux créés entre Yangzhou et Huaiying).

²⁶⁴ En 360 av. J.-C., un autre canal historiquement important, le Honggou, qui fait communiquer le fleuve Jaune et le fleuve Huai a été également édifié.

Carte 18 : L'itinéraire du Grand Canal



Source : « Shuailuo beihou de fanhua, dayunhe bianqian tu » [Prosperité et décadence, l'évolution du Grand Canal en images], Zhongguo guojia dili [Géographie Nationale de Chine], 2006, no. 5, pp. 28-36.

En premier lieu, en tant qu'artère économique la plus prisée par l'Empire, la vocation essentielle du Grand Canal est de servir la haute société chinoise pour assurer son approvisionnement depuis de la Chine méridionale²⁶⁵. Grâce à cet axe méridien fluvial, les abondants biens en nature que constituent les tributs versés par les provinces à l'Empereur, issus des « régions économiques clés » méridionales ont pu être transportés facilement vers le centre politique du nord. Le Grand Canal est devenu ainsi un moyen essentiel pour contrôler l'économie de la Chine du Sud. Les archives historiques datées du X^e siècle font état, pendant le règne de l'Empereur Tang Xuanzong, chaque année, de plus de huit mille navires remplis de céréales et de objets précieux du Sud naviguant sur le Grand Canal en direction de la capitale de Chang'an²⁶⁶. Simultanément, afin de mieux contrôler le trafic du Grand Canal, l'Empire a développé un système de gestion pour le transport fluvial, ce qu'on appelle le « système de *caoyun* » (*caoyun zhidu*). Ce dernier peut être considéré comme le premier règlement de la gestion fluviale de la Chine. Ce règlement modifié successivement par les différentes dynasties a été utilisé pour renforcer le lien entre le centre politique du Nord et le bassin du Yangzi, ce qui permet au régime impérial, en termes de gestion à l'échelle nationale, une double réussite : d'une part renforcer son autorité politique et d'autre part contrôler et assurer l'essor de la « région économique clé »²⁶⁷.

Ensuite, le trafic de marchandises et de *caoyun* stimule une vitalité des échanges commerciaux le long du Grand Canal en apportant la prospérité à plusieurs villes riveraines. Effectivement, les vicissitudes liées au fonctionnement du Grand Canal ont eu une influence directe sur celles de ses villes portuaires. À titre d'exemple, la florissante histoire qu'a connue la ville de Yangzhou du VII^e au XVII^e siècles, puis sa décadence survenue dès le XVIII^e siècle, est liée strictement à l'état de la navigabilité du Grand Canal. Cet exemple est particulièrement révélateur de l'étroite relation entre le transport fluvial et l'évolution économique urbaine. En outre, la maîtrise du Yangzi et du Grand Canal a permis aux autorités impériales un pouvoir de contrôle accru de la vie quotidienne des villes riveraines²⁶⁸ et de l'espace urbain.

²⁶⁵ Le trafic de *caoyun* s'appuyant sur le Grand Canal permet de transporter jusqu'à la capitale l'ensemble des matériaux venant du delta du Yangzi, puis une partie des matériaux des haut et moyen Yangzi et du delta de la rivière des Perles.

²⁶⁶ Wang Bo (922-982), *Tang huiyao* [Histoire de la dynastie des Tang], Shanghai, Shanghai Gujiu chubanshe, 2006, p. 281.

²⁶⁷ BAI Shouyi, *Zhongguo jiaotongshi* [Histoire du transport de la Chine], Pékin, Tuanjie chubanshe, 2007, pp. 257-262.

²⁶⁸ « La prospérité de la ville chinoise ne s'appuie ni sur les entrepreneurs expérimentés, ni sur le pouvoir d'une société civile. Elle est fondée essentiellement sur un mécanisme de l'administration bureaucratique impériale, notamment celui du système de gestion du transport fluvial. » Max Weber, *Sociologie des religions*, Paris, Gallimard, 1996, p. 76.

Enfin, avant l'intensification du trafic nord / sud du Grand Canal, l'axe fluvial permet l'expansion des échanges culturels régionaux. La culture du Jiangnan²⁶⁹ a mis son empreinte sur les régions de la Chine septentrionale dès le VII^e siècle, notamment dans le domaine de la littérature et l'art²⁷⁰. S'appuyant sur cette influence, la diffusion de la religion chrétienne en Chine par des missionnaires catholiques comme Matteo Ricci (qui voyage de Nankin à Pékin), a été initiée à la fin du XVI^e siècle²⁷¹. La transmission synchrétique de la culture yangzienne est aidée par la présence d'un maillage de voies d'eau très riche et dense, ce qui facilite sa circulation et son rayonnement depuis la « région économique clé » du delta du Yangzi vers le reste du pays.

L'intensité du trafic sur l'axe fluvial du Grand Canal conforte ce statut de « région économique clé » et l'ouverture vers les régions extérieures. Comparé aux deux autres axes de transports méridiens implantés dans le haut et le moyen Yangzi²⁷², lesquels sont de simples axes de richesses matérielles, l'axe du Grand Canal a pu conserver et développer sa propre valeur régionale, et diffuser un rayonnement économique et culturel vital vers les autres

²⁶⁹ La culture du Jiangnan est portée par des hommes illustres (comme Wang Xizhi, Xie lingyun, Li Yi, Fang Zhongyan, Wang Anshi, Lu You, etc.), issus des régions du Jiangnan, qui ont développés des savoirs importants en matière de politique, littérature, art et affaires militaires. Leurs idées ont été acceptées et adoptées par le régime impérial de la Chine septentrionale.

²⁷⁰ YE Zhongshu, *Changjiang wenmingshi* [Histoire de la civilisation yangzienne], Shanghai, Shanghai jiaoyu chubanshe, 2001, p. 127.

²⁷¹ ZHANG Zhongli et XIONG Yuezhi, *op. cit.*, 2002, p. 55.

²⁷² À partir du VII^e siècle, la vallée du Yangzi devance le bassin du fleuve Jaune en tant que principal support économique du pays ; en effet pour les dynasties qui installent leur siège politique dans la Chine du Nord, contrôler l'économie de la Chine méridionale devient indispensable. Pour que ce contrôle soit effectif, la construction d'axes méridiens pénétrants sous forme de voies terrestres ou fluviales a été au cœur des plans de développement économiques, politiques et militaires du pays. Dans le bassin du Yangzi, malgré la difficulté topographique, quelques grands axes de communication stratégiques allant du nord vers le sud s'appuyant sur des goulets, des carrefours et des passages (terrestres ou fluviaux) stratégiques, ont été renforcés. Il s'agit, en premier lieu, dans le haut Yangzi, de la création de passages terrestre méridiens entre la capitale du Nord (Xianyang, Chang'an du Shaanxi) et le cœur de la région du Sichuan (plaine de Chengdu) à des fins politiques et économiques. En s'appuyant sur la méthode consistant à creuser sur la paroi latérale des précipices ou des falaises pour y créer des passerelles spectaculaires, des voies ont été édifiées dans les montagnes de Qinling-Dabashan, permettant que l'accès à la plaine de Chengdu depuis le bassin du Guangzhong *via* la vallée du fleuve Han, devienne possible. Ces passages rudimentaires, obéissant à l'origine à des intentions de conquêtes militaires, et construits dans des conditions géographiques très difficiles, sont appelés *jiandao*. Ensuite, dans le moyen Yangzi, un itinéraire qui permet de relier la capitale de Chang'an (Xi'an actuel) à la Chine méridionale et qui repose sur des carrefours, des passages, ainsi que les voies d'eau du moyen Yangzi, a été créé. Partant de Chang'an, cet itinéraire prend d'abord la direction sud-est, il s'agit, en premier lieu, d'une voie terrestre qui va se prolonger jusqu'au bassin du Nanyang en passant par le défilé de Wu. Ensuite, dans le sud-est du bassin du Nanyang, à Danjiangkou, commence le véritable trajet fluvial : par la rivière Han, l'acheminement s'effectue jusqu'à la ville de Jiangling ; à partir de là deux chemins sont possibles : après avoir traversé le Yangzi, le trajet fluvial se poursuit, s'effectuant soit par le lac Dongting et le fleuve Xiang, soit par le lac Poyang et le fleuve Gan. Les marchandises sont ainsi transportées au nord du Lingnan. Puis, la voie terrestre prend le relai avec pour destination finale Canton. Enfin, dans le bas Yangzi, c'est le Grand Canal qui permet de connecter la région du Jiangnan avec la capitale du Nord.

régions chinoises²⁷³. Dans une région riche en ressources agricoles et en artisanat, la mise en place des travaux du Grand Canal accentue la bonne marche du transport fluvial, faisant de la « région économique clé » du delta du Yangzi la plus prospère et la plus stable du pays.

Enfin, d'après le tableau 8 établi par Chi Ch'ao-ting, le nombre de travaux hydrauliques réalisés dans la province du Zhejiang (44) à l'époque des Tang a dépassé pour la première fois celui d'une province située dans la vallée du fleuve Jaune, à savoir le Shanxi, où 32 travaux hydrauliques sont réalisés à la même époque. La généralisation des activités des travaux d'irrigation dans le bassin du Yangzi est déterminante dans la mesure où la productivité agricole du delta pèse de plus en plus dans l'économie chinoise. Au milieu du VIII^e siècle, après la rébellion d'An Lushan (755-763), le delta du Yangzi est devenu véritablement, par son poids économique, le réservoir des recettes fiscales de l'Empire. Ce qui correspond à l'affirmation des historiens des Yuan : « l'ensemble de l'Empire dépend de l'économie du Sud-Est du pays²⁷⁴ ». Plus tard, entre les XII^e et XV^e siècles, durant une période pendant laquelle certaines villes deltaïques acquièrent une fonction politique comme Hangzhou et Nankin en devenant capitales du pays (Hangzhou (1138-1276) et Nankin (1127-1138 ; 1368-1420)), la « région économique clé » du bas Yangzi est celle où se concentre le plus de richesses en matière économique et politique, ce qui sonne le glas de la domination économique du bassin du fleuve Jaune sur le pays.

La « région économique clé » de la plaine de deux lacs

Suivant la définition de Chi Ch'ao-ting, l'ensemble des cours moyen et inférieur du bassin du Yangzi constitue une « région économique clé » complète. Ceci est dû aux caractéristiques communes du bassin central et inférieur yangzien en matière de condition climatique (mousson orientale), de mode de culture (riziculture) et de travaux d'irrigation (construction des « enceintes » (*weiyuan*)²⁷⁵). Cependant, bien que les travaux hydrauliques visant à donner au moyen Yangzi une meilleure agriculture aient débuté sous les époques des Royaumes combattants au IV^e siècle avant J.-C., l'aménagement intensif n'a été entrepris que

²⁷³ Cette idée a été développée dans l'ouvrage de Lida Johnson, lors d'une étude sur la ville de Yangzhou à l'époque de la fin de la Chine impériale. JOHNSON Lida, *op. cit.*, pp. 147-190.

²⁷⁴ *Songshi – Liezhuan – Fanzuyu zhuan* [Traité historique des Song], Shanghai, Shanghai wenyi chubanshe, 2008, p. 338.

²⁷⁵ Le terme de *weiyuan* peut se traduire par « enceintes », lesquels sont construites sur le pourtour des lacs ; cette appellation peut être attribuée à la dizaine de districts entourant le lac Dongting au Hunan. Les terres de *weiyuan* comme celle de *weitian* ont le plus souvent gagné sur la superficie lacustre à la faveur des basses eaux d'hiver. On peut alors parler de « polders », terres entourées par les digues, mais qui se retrouvent entièrement cernées par l'eau.

tardivement au XII^e siècle sous les Song du Sud²⁷⁶. Enfin, c'est sous les dynasties impériales des Ming et des Qing que la plaine du moyen Yangzi est devenue une « région économique clé » en contribuant pour une bonne part à l'économie impériale²⁷⁷.

En fonction du type d'édifices hydrauliques construits, la « région économique clé » du cours moyen yangzien se divise en deux régions agricoles importantes : le bassin du Nanyang où dominent les travaux des canaux (*bei*) et la plaine des deux lacs qui est plutôt connue pour ses ouvrages de digues (*di*) et d'« enceintes » (*yan*). Situé au nord du Hubei, le bassin du Nanyang fait partie des régions les plus connues et les plus anciennes du point de vue de la culture hydraulique. La région a reçu très tôt l'influence de la culture du Zhongyuan, dès les époques dynastiques des Qin et des Han, un système de captation des eaux de la rivière Tangbai permet l'irrigation de cette région et ainsi l'ensemble de l'espace de Nanyang devient-il une région agricole prospère. Nous trouvons ici les systèmes d'irrigation de Liumenyan et Hongquebei, qui sont devenus aussi célèbres que celui de Dujiangyan. En outre, la canalisation de la rivière Bai, affluent de la rivière Han, afin de désenclaver l'axe fluvial nord-sud pour relier la capitale du Nord aux villes du moyen Yangzi, apporte une valeur considérable dans l'organisation spatiale historique du moyen Yangzi²⁷⁸.

La plaine des deux lacs qui occupe la cuvette centrale du Hubei et du Hunan est aussi appelée « pays des marais » (*zeguo*), en effet le régime hydrographique y est d'abord déterminé par le drainage très abondant des rivières et des lacs qui y convergent, puis par l'importance des variations saisonnières des débits. De l'Antiquité jusqu'au III^e siècle avant J.-C., sur la rive nord du Yangzi, la plaine de Jiangnan était limitrophe du plus grand lac doux

²⁷⁶ Au XII^e siècle, l'intensification de l'agriculture du moyen Yangzi est destinée à alimenter les armées stationnées dans la région en s'appuyant sur l'économie locale (régions de la Chine méridionale), ce qui permet de faire face à la menace que représente l'empire des Jin (les Jürchen).

²⁷⁷ CHI Ch'ao-Ting, *op. cit.*, p. 98.

²⁷⁸ La prolongation des voies navigables dans le nord du moyen Yangzi exige d'effectuer des travaux hydrauliques complexes et laborieux pour faire se rejoindre les eaux yangziennes traversant les monts Qinling et celles du fleuve Jaune ou Huai situées de l'autre côté de ces hautes montagnes. Ce processus constitue le nœud central pour la réalisation du deuxième axe fluvial perpendiculaire traversant le bassin (après le Grand Canal). En effet, dès le II^e siècle avant J.-C., plusieurs travaux hydrauliques ont été menés visant à rendre ce passage fluvial réel. Cependant, le défi consistant à creuser des canaux dans les hautes montagnes semble difficile à relever à l'époque. Dans le bassin du Nanyang, se trouve une zone de cassure géologique, qui est censée être le meilleur endroit pour réaliser les travaux de canalisation. Ici, la rivière Bai (affluent de la rivière Han) et la rivière Cai (affluent de la rivière Bian (grand affluent du fleuve Jaune) coulent parallèlement à une distance assez proche. C'est-à-dire, qu'il suffirait de creuser seulement un canal long de 30 km dans le nord du Hubei, pour permettre une navigation directe depuis le Yangzi vers le fleuve Jaune. Néanmoins, le niveau de technique atteint et le relief particulièrement accidenté rendent à l'époque irréalisable l'adduction des eaux vers les hautes terres des Qinling, ce défi ne sera jamais relevé pendant la période de la Chine impériale. Aujourd'hui, avec le lancement des travaux d'adduction d'une partie des eaux du Yangzi vers la Chine du Nord (*nanshui beidiao*), ce défi a été relevé : après la construction des canaux artificiels et des tunnels longeant le piémont oriental des massifs de Funiu et Taihang, les eaux du Yangzi et celles de la rivière Han ont été détournées, via le réservoir de Danjiangkou, vers la Huai et le fleuve Jaune.

chinois historique, connu sous le nom de « marais de Yunmeng » (*Yunmengze*), lesquels ont été postérieurement colmatés par un alluvionnement intense, liés à l'érosion du drainage. C'est au VII^e siècle que sa configuration actuelle en réseau géométrique, sous forme d'un quadrillage de petits lacs, a été enfin établie. Au sud du Yangzi se dessine le lac Dongting, le plus grand lac doux du pays jusqu'au milieu du XIX^e siècle. À partir du XII^e siècle, l'intensification rizicole a été largement menée dans ces régions lacustres. Derrière la protection des digues circulaires ou « enceintes » (*weiyuan*), l'édification de polders permet de gagner de riches terrains alluviaux sur le lac.

Principalement, c'est l'aménagement des terres de polders (*weitian*) au détriment de la surface de plans d'eau lacustres qui permet l'essor de la « région économique clé » du cours central yangzien. Les ouvrages hydrauliques visant à créer les parcelles de polders et à les protéger occupent ainsi une place importante. En outre, dans l'ensemble de ces régions lacustres où les inondations sont particulièrement fréquentes, l'accélération des activités rizicoles dépend étroitement de la mise en œuvre des travaux d'endiguement contre les crues. Les ouvrages hydrauliques sont essentiellement représentés dans ces régions lacustres par deux types de digues : une première « enceinte » de digues fermées (*di*) est chargée de protéger les rizières en saison des hautes eaux ; à l'intérieur de ces « enceintes », un deuxième édifice de diguettes (*yuan*) contribue à aménager les terres marécageuses et les hauts fonds lacustres (*weitian*), pour amplifier les zones cultivables en « étendues de rizières » (*tianmou qianmo*). Pour l'aménagement hydraulique du cours moyen yangzien, les digues et les canaux ont à la fois une fonction de drainage et une fonction d'irrigation.

Au XII^e siècle, derrière des digues de protection, on voit de plus en plus de plans d'eau « engloutis » par les terres arables. Durant les Ming et les Qing, chaque parcelle lacustre mise en polder peut avoir une superficie variée de 1 000 à 10 000 ha²⁷⁹. Cependant, une fois accomplie la conversion des surfaces lacustres en terres arables, cette réduction des plans d'eau lacustres a des conséquences préoccupantes sur l'environnement : contrairement aux lac Dongting (avant le XIX^e siècle) et Yunmeng (avant le VI^e siècle), qui servaient de trop-plein au Yangzi et à leurs affluents lors de la saison des crues, la diminution considérable de la surface lacustre et le remblaiement qui exhausse les plans d'eau entraînent, dès le XIX^e siècle, des inondations saisonnières envahissant régulièrement la région lacustre, les dommages se sont multipliés dans le bassin du moyen Yangzi. Selon Pierre-Étienne Will, dans cette région, pendant la fin de la Chine impériale, le problème technique majeur au nord du Yangzi est la

²⁷⁹ SUN Baomu, *op. cit.*, p. 221.

protection des dispositifs contre des crues violentes et soudaines, ainsi que le stockage de ces crues avant évacuation, alors que sur la rive droite autour du lac Dongting, c'est la protection des cultures contre une montée des eaux en général beaucoup plus lente et le drainage de ces hautes-eaux vers le Yangzi²⁸⁰.

Afin de protéger les régions inondables cultivées, la sécurité des installations repose de façon générale sur le renforcement des digues. Une première ligne de défense a été édifiée dès l'époque des Song, de longues enceintes couvrent au maximum les crues à l'intérieur du lit et limitent le nombre des écoulements annexes. Sur la rive gauche du Yangzi, les digues commencent à enserrer le fleuve un peu en amont de Jiangling (Jingzhou actuel), et sans interruption jusqu'à Hanyang, poursuivant en aval jusqu'à l'extrémité de la province du Hubei et au-delà. Les digues de la rive droite forment un ensemble presque aussi imposant, et particulièrement vital dans le secteur des méandres entre Jiangling et l'embouchure du lac Dongting. En outre, les digues doivent aussi protéger la vallée de la rivière Han sur la rive gauche du Yangzi, puis sur la rive droite les zones des polders du lac Dongting, ainsi que les vallées de ses quatre principaux affluents le Xiang, le Zi, le Yuan et le Li. Jusqu'au XVI^e siècle, un ensemble de système de fortification des digues long de plusieurs centaines de kilomètres a été construit, afin de protéger les terres inondables cultivées de la plaine du moyen Yangzi.

Certains tronçons de ces digues ont un rôle absolument primordial, puisqu'ils servent à protéger les deux rives du Yangzi. Le tronçon de Wancheng²⁸¹, dans le dispositif général, constitue la partie la plus essentielle ; il est chargé de protéger toutes les régions de la rive gauche du Yangzi depuis l'amont de Jingzhou jusqu'à Qianjiang et Mianyang (Xiantao aujourd'hui). Sans doute est-ce l'ouvrage hydraulique prépondérant, puisqu'il est au cœur de la sécurité de la ville de Wuhan et permettrait de faire face à une éventuelle inondation désastreuse du Yangzi²⁸². Jusqu'à aujourd'hui, la rénovation et l'entretien régulier des digues de Jing²⁸³ demeurent les travaux hydrauliques les plus essentiels en matière de protection contre les crues du moyen Yangzi. En somme, dans la région centrale yangzienne, les

²⁸⁰ WILL Pierre-Étienne, « Techniques et organisation en Chine : l'exemple de l'irrigation et de la protection hydraulique à l'époque impériale », *Cahiers du Centre de Recherches Historiques, École des Hautes Études en Sciences Sociales*, no. 4, 1989, pp. 71-88.

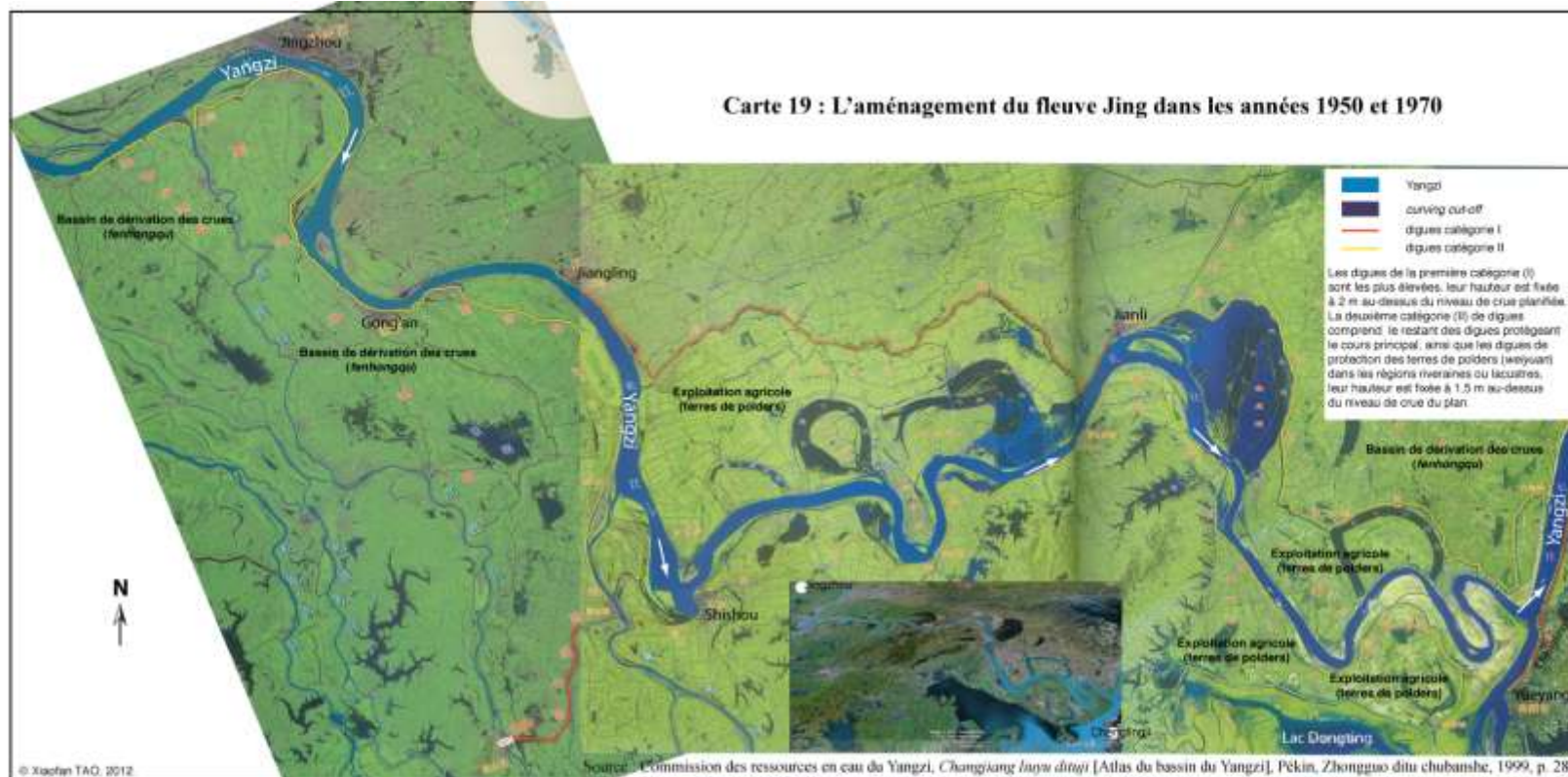
²⁸¹ Les digues les plus importantes sont celles de Wancheng achevées à l'époque des Ming. Longues de 126 km, elles sont situées dans la partie la plus en amont du fleuve Jing (le tronçon central du Yangzi entre Zhicheng au Hubei et Chenglingji au Hunan), entre le district Duijintai et Tuomaobu. Ces digues sont situées actuellement dans la municipalité de Jingzhou.

²⁸² WILL Pierre-Étienne, « Un cycle hydraulique en Chine : la province du Hubei du XVI^e au XIX^e siècles », *Bulletin de l'École Française d'Extrême-Orient*, tome 68, 1980, pp. 261-287.

²⁸³ Le lit du fleuve Jing est très sinueux, ce qui entraîne fréquemment le risque de rupture des digues. Le tronçon du fleuve Jing est donc la portion du Yangzi la plus problématique en matière d'endiguement.

ouvrages d'endiguement jouent un rôle stratégique, du point de vue économique, en rendant possible la prospérité agricole. Nous pouvons dire que la richesse agricole de la « région économique clé » du cours central yangzien est étroitement dépendante de ce système d'endiguement.

Carte 19 : L'aménagement du fleuve Jing dans les années 1950 et 1970

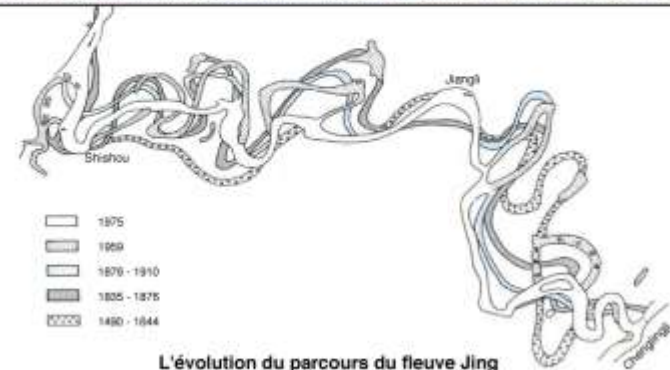


© Xiaofen TAO, 2012

Long de 420 km, le fleuve Jing, qui est le tronçon central du Yangzi entre le port de Zhenjiang au Hubei et le port de Chenglingji au Hunan, est connu pour les irrégularités de son lit, lequel traverse des plaines alluviales de faible altitude. À partir de la deuxième moitié du XX^e siècle, suite aux dysfonctionnements qui frappent le lac Dongting en période de crues (incapacité d'absorber les trop-pleins d'eau), le fleuve Jing, dont le rive droite rejoint le lac de Dongting, se ressent particulièrement de ces dysfonctionnements. À chaque reprise d'inondation du cours central du Yangzi, la région du fleuve Jing enregistre les dommages économiques les plus lourds de tout le bassin du Yangzi. À partir des années 1950, le gouvernement a entièrement restauré l'ensemble des digues du Jing. Aujourd'hui, les rives sont protégées au nord du Yangzi par une ceinture d'endiguement longue de 182 km, dont la hauteur maximale s'élève à 15 m ; tandis que sur la rive sud, 189 km de digues ont été également achevés. Ce système d'endiguement vise à protéger 730 000 ha de terres cultivées, ainsi que 5 millions de riverains.

Au moyen Yangzi, les crues du fleuve Jing peuvent culminer jusqu'à 10 m au-dessus de la plaine. Il est très difficile d'y résister en s'appuyant uniquement sur le système d'endiguement avec une hauteur sans limite des hauteurs de digues. D'autres solutions complémentaires ont été pensées comme la construction de bassins de dérivation (puhongqiu) et de réservoirs, ce qui permet d'abaisser le niveau des crues en assurant le déversement des trop-pleins vers ces bassins de dérivation en toute sécurité. Entre 1952 et 1955, des travaux organisés par le gouvernement ont permis d'aménager successivement plusieurs bassins de dérivation situés autour du Jing et des régions lacustres du moyen Yangzi. Fermées par des digues, l'entrée et la sortie des eaux des crues sont régulées par des ensembles de vanes monumentaux. La superficie de ces bassins

de dérivation varie de quelques dizaines de km² à plusieurs centaines de kilomètres carrés. Le plus vaste bassin mesure 2 785 km². Occupant au total plus de 10 000 km² d'espace refermé, l'ensemble des bassins de dérivation du moyen Yangzi ont la capacité d'absorber 62 milliards de mètres cubes d'eau excédentaires lors des inondations hors normes. Ils sont principalement répartis sur la rive sud du haut Jing (4), le lac Dongting près de Chenglingji (24), le lac Hong (1), la municipalité de Wuhan (5) et le lac de Poyang près de Hukou (5). Les inondations désastreuses du fleuve Jing sont dues, d'une part, au dysfonctionnement du lac Dongting, et d'autre part, à la sinuosité démesurée du fleuve lui-même, cette dernière provoque régulièrement un fort colmatage du lit du Jing en affaiblissant la capacité d'évacuer les crues du Yangzi. Afin de remédier à cette situation, les travaux d'aménagement du Jing menés dans les années 1960-1970 ont consisté en un découpage nécessaire des trois tronçons trop courbés du bas Jing. Cette rectification du lit du Jing a eu deux principaux effets bénéfiques : d'abord, elle a permis de diminuer considérablement le niveau des eaux sur environ 200 km de distance du haut Jing ; par ailleurs, la suppression du tronçon trop courbé a permis de réduire de 78 km le trajet navigable de cette portion du fleuve. L'ensemble de ces travaux de curving cut-off (c'est-à-dire quatre gongcheng) consiste à améliorer la capacité de l'évacuation du débit des crues du Yangzi par le tronçon Jing ; suite aux travaux, la capacité du débit de ce tronçon a été augmentée de 4 500 m³/s. Désormais, le niveau des crues du Jing est relativement diminué. Au total, l'impact de ces travaux réside à la fois dans la protection contre les inondations et l'amélioration de la navigabilité.



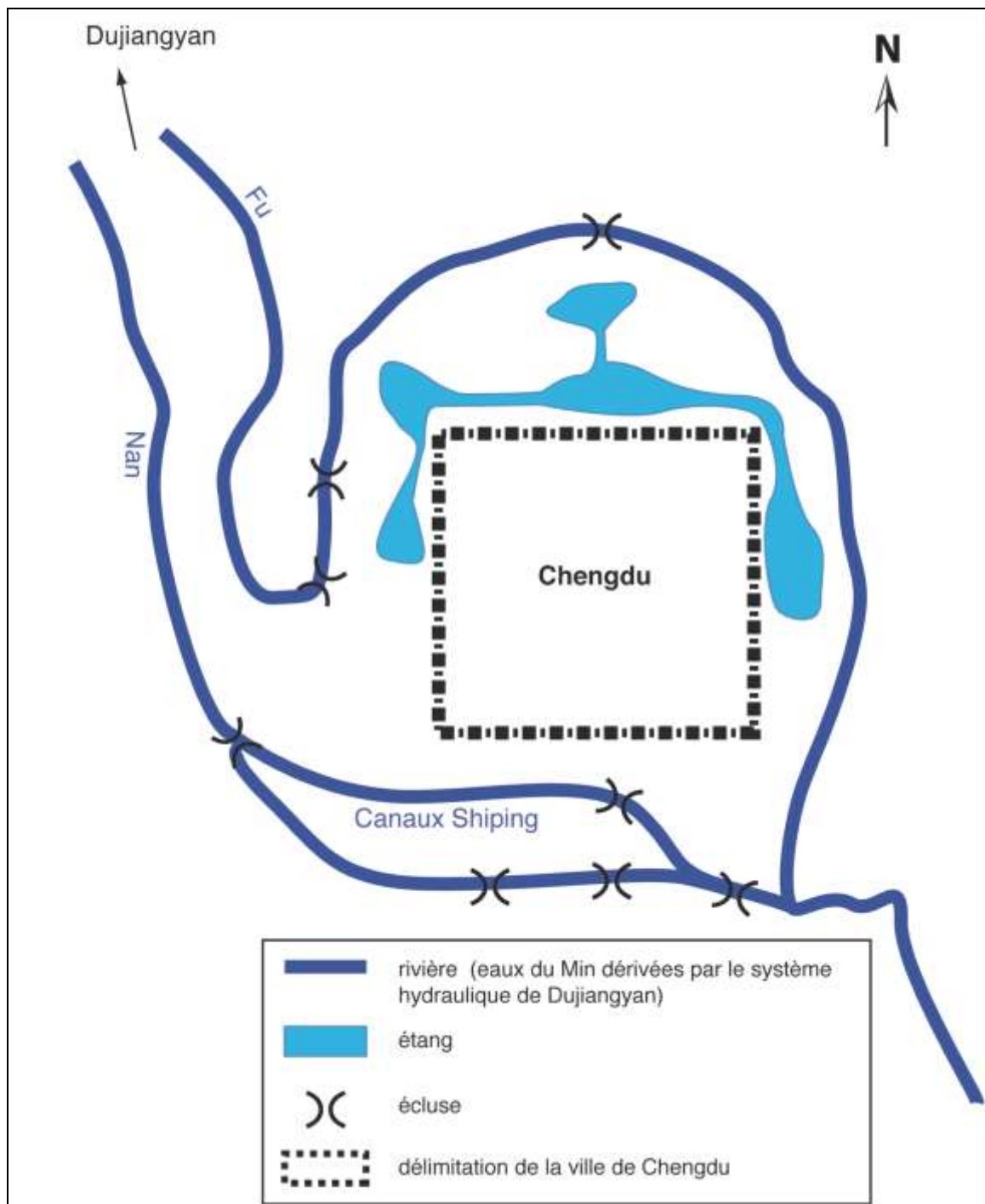
Le rôle des travaux hydrauliques dans l'organisation spatiale des villes

Les travaux hydrauliques historiques, qui ont profondément affecté l'espace agricole chinois, jouent également un rôle dans la configuration spatiale de l'espace urbain. Depuis la préhistoire, la plupart des villes chinoises, notamment celles situées au cœur du bassin hydrographique, sont connues pour leur traditionnelle implantation au bord du fleuve. La combinaison de la ville et du cours d'eau exige une gestion et un contrôle du système de l'eau en milieu urbain. L'introduction du cours d'eau dans l'espace urbain sert des objectifs multiples : la fourniture d'eau domestique, l'utilisation du fleuve comme ligne de défense ou ceinture de protection, l'évacuation des déchets urbains, l'assainissement et l'offre d'espaces paysagers et de loisirs. Les ouvrages hydrauliques sont construits comme les travaux d'infrastructure de base pour le développement de chaque ville yangzienne.

Dans le bassin du Yangzi, le cas le plus ancien et le plus représentatif est l'introduction de cours d'eau dans la ville de Chengdu. Dès le III^e siècle avant J.-C, deux cours d'eau dérivés du fleuve Min par le système hydraulique de Dujiangyan s'écoulent dans la plaine de Chengdu en direction du sud-est. On aboutit donc à l'encadrement de la ville de Chengdu par ces deux rivières circulaires. Après avoir irrigué les champs, la branche du Nan rentre dans Chengdu par le flanc sud-ouest, tandis que la branche du Fu passe par le nord-est. Enfin, les deux cours d'eau confluent au sud-est de la ville. Selon le *Commentaire pour le Traité des eaux* de Li Daoyuan (VI^e siècle), ces deux rivières, d'une longueur totale de 29 km, servent à plusieurs fins nécessaires : la protection contre les inondations, le transport fluvial, l'irrigation et l'arrosage des jardins urbains²⁸⁴.

²⁸⁴ SUN Baomu, *op. cit.*, pp. 239-240.

Illustration 7 : L'introduction des cours d'eau dans la ville de Chengdu au III^e siècle av. J.-C.



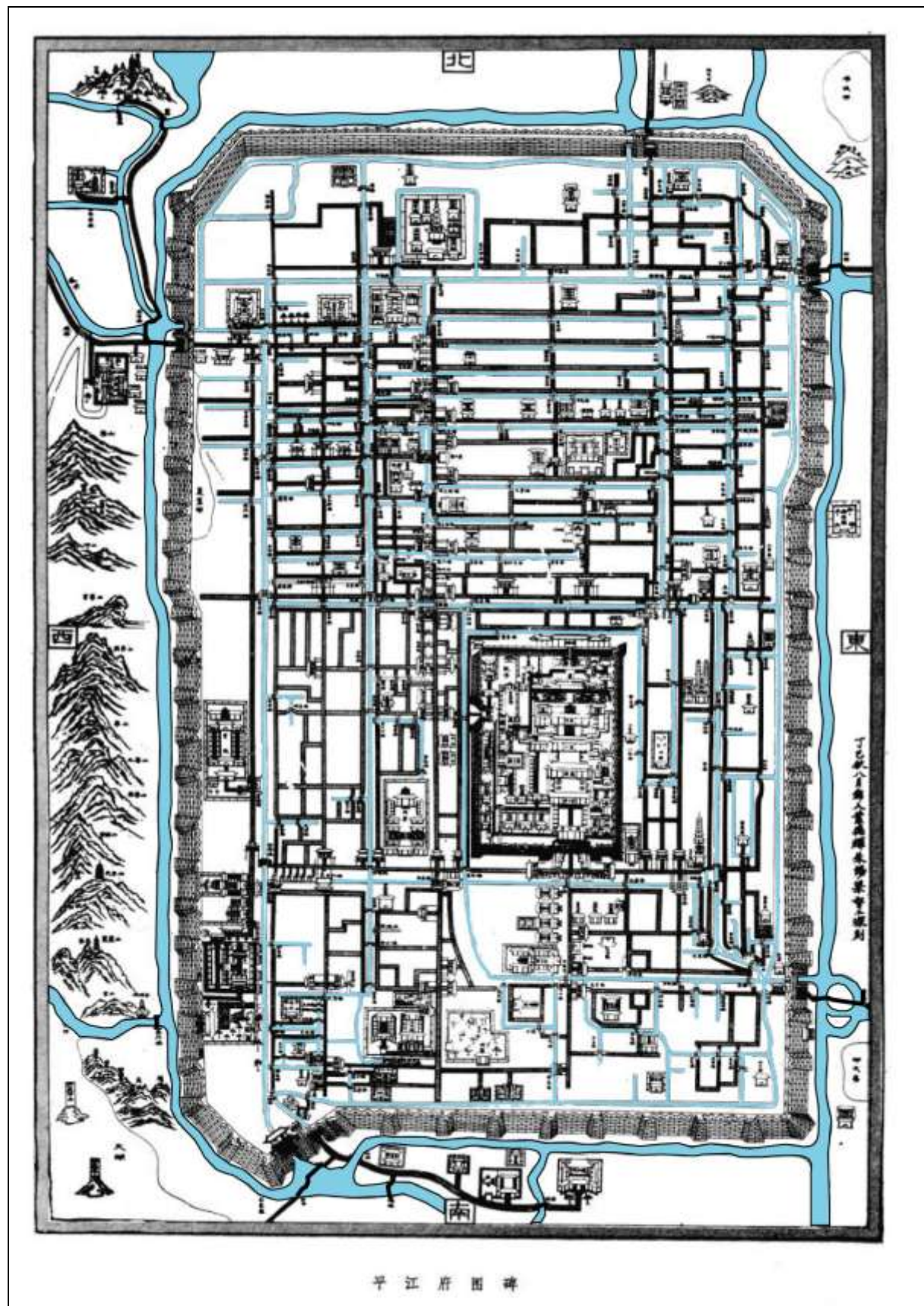
Source : SUN Baomu, *Zhongguo shuilishi* [L'évolution des travaux hydrauliques historiques en Chine], Jinan, Huanghe chubanshe, 1996, p. 239.

À partir des dynasties des Ming et Qing, la dynamique des activités commerciales le long du cours principal du Yangzi et du Grand Canal stimule l'expansion de l'espace urbain. Plusieurs grandes villes telles que Yangzhou, Zhenjiang, Suzhou, Hankou et Chongqing émergent, dont certaines sont déjà de grandes villes millionnaires comme Nankin, Hangzhou et Chengdu²⁸⁵. Par la force des choses, l'adoption d'un système hydraulique urbain adapté à ces villes en expansion et à la démographie croissante devient une question majeure pour maîtriser le cours d'eau en milieu urbain. À cet égard, les villes du Jiangnan sont très représentatives.

Dans le delta alluvial du bas Yangzi, où la région du Jiangnan connue pour la répartition de ses cours d'eau serrés les uns contre les autres forme un réseau fluvial très dense, les hommes chargés de l'organisation spatiale des villes riveraines ont adopté un urbanisme particulier, dans lequel la ville et le cours d'eau sont en parfaite adéquation. Pour certaines villes du Jiangnan, telles que Nankin, Suzhou, Hangzhou et Yangzhou, leur aménagement aux XIV^e-XVIII^e siècles a déjà intégré la fonction hydraulique pour répondre aux besoins de la gestion urbaine. En outre, l'introduction de l'élément hydrique dans le plan d'urbanisme permet la création d'une architecture civile du type de la «ville du Jiangnan sous les Ming et Qing», qui est connue pour son paysage pittoresque où l'eau et la ville s'unissent parfaitement.

²⁸⁵ WANG Jialun, *op. cit.*, p290

Illustration 8 : St ðe du plan de Pingjiangfu (Suzhou aujourd'hui) datée de 1229



Source : JOHNSON Linda Cooke, *Cities of Jiangnan in Late Imperial China*, New York, State University of New York Press, 1993, pp. 50.

La ville de Suzhou, située au cœur de la plaine du lac Tai, a été édifée en 514 avant J.-C. et reconnue immédiatement comme la capitale de l'État de Wu. Depuis les temps antiques, elle a adopté un urbanisme particulier en fonction des bras d'eau deltaïques qui l'entourent, ce qui constitue l'aménagement urbain historique le plus réussi de la région du lac Tai. La carte (cf. illustration 8) calquée sur la stèle du plan de Pingjiang (nom de Suzhou au XII^e siècle), sculptée à l'époque des Song, nous montre que le tissu urbain originel de Suzhou se caractérise par l'intégration parfaite des cours d'eau dans l'urbanisme.

Le tronçon du Grand Canal passe au niveau du Jiangnan à Suzhou en longeant ses enceintes occidentales et méridionales, servant à la fois comme ligne de défense et de voie d'eau de transport. Par le biais du canal, la ville de Suzhou ouvre directement sa navigation vers les cinq grands réseaux fluviaux chinois (Qiantang, Yangzi, Huai, fleuve Jaune et Hai). En outre, deux autres cours d'eau passent sur le flanc nord (rivière Shiziyang) et est (rivière Waicheng) de Suzhou, servant d'enceinte de protection naturelle. La ville originale de Suzhou est donc entièrement entourée par les cours d'eau.

Au XII^e siècle, cinq ports de voie d'eau ont été créés pour permettre la circulation libre des barques rentrant à Suzhou. À l'intérieur de la ville intra muros, quatre voies d'eau traversent Suzhou du nord vers le sud, puis sont rejointes par trois autres en direction est-ouest, ce qui au final forme l'ossature urbaine fondamentale en quadrillage de la ville. D'innombrables petites voies d'eau entrecroisées s'ajoutant à cela, le maillage fluvial permet de créer un tissu urbain particulièrement dense : souvent, les boutiques, les résidences et les ateliers ont leur devanture qui donne sur la rue et leur façade postérieure qui donne sur la voie d'eau. La présence d'abondants éléments hydriques offre à Suzhou une condition très favorable en matière de transport, de drainage et de protection contre les incendies²⁸⁶. Reposant sur ce tissu urbain au maillage hydrique, la rénovation de la ville de Suzhou au fil des siècles respecte strictement l'armature des voies d'eau originelles, ce qui permet à la ville de Suzhou de conserver jusqu'à nos jours, à l'exemple de la région du Jiangnan, la spécificité d'une ville de jardin traditionnel de l'époque des Ming et Qing.

À travers ce constat historique, il va de soi que le bassin hydrographique du Yangzi, qui figure au rang d'un des centres de diffusion de la civilisation chinoise, est connu en ce qu'il correspond parfaitement au modèle d'une « agriculture hydraulique » dépendante sur de

²⁸⁶ ZHENG Liandi, « *Liu Shiji yijian chengshi de shuiziyuan guanli – Shuijingzhu* » [La gestion de l'eau dans le milieu urbain en Chine avant le VI^e siècle – Notes sur "ShuiJingzhu"], *Zhongguo shuiziyuan he shuidian yanjiusuo xuebao* [Journal de l'Institut des ressources en eau et de recherche sur l'hydroélectricité de Chine], no. 12, 1999, pp. 157-164.

vastes espaces, d'un contrôle de l'eau assumé par un organisme central. Par contrecoup, les travaux hydrauliques mis en œuvre par des gouvernements autoritaires permettent de créer, autour du Yangzi, ce qu'on peut appeler une véritable « société hydraulique »²⁸⁷. En somme, la mise en place de ces ouvrages hydrauliques de portée historique constitue un élément fondamental pour pouvoir identifier la structure spatiale et sociale du bassin yangzien.

²⁸⁷ VIDAL-NAQUET Pierre, « Histoire et idéologie : Karl Wittfogel et le concept de "mode de production asiatique" », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisation*, no. 3, 1964, pp. 531-532.

Conclusion du deuxième chapitre

Aujourd'hui, la question liée à l'identification de la civilisation yangzienne et l'évolution culturelle du bassin du Yangzi reste une problématique à mettre en parallèle avec l'état de la société yangzienne. Cet espace est fortement imprégné par la genèse de la civilisation yangzienne, non seulement au plan géographique et historique, mais aussi traditionnel, socio-économique et culturel. Tout au long de l'histoire du bassin, trois volets de développement politico-socio-économique permettent de mettre en valeur cette «civilisation fluviale» yangzienne et constituent un fil conducteur de choix pour identifier l'organisation structurelle de la vallée du Yangzi : 1) la transformation d'une civilisation agricole en une civilisation industrielle est une étape importante vers le progrès de la modernisation du bassin. Après cette étape de développement, le bassin du Yangzi, notamment dans ses régions deltaïques commence à devenir l'un des centres économiques du pays. 2) pendant l'époque de la Chine impériale, en raison de la dépendance du système économique du pays (organisé par le transport de *caoyun*) au transport fluvial, il émerge une civilisation particulière liée au développement portuaire et ayant de profondes répercussions sur l'organisation de l'espace : la trame urbaine à l'échelle régionale ainsi que l'armature urbaine du bassin se structurent en fonction du lien fleuve, port et arrière-pays. 3) dépendant des conditions naturelles préalables, des contextes historiques du bassin et notamment de la marge de manœuvre du régime politique impérial, les travaux hydrauliques sont devenus un instrument puissant et efficace, par lequel la classe dirigeante renforce son contrôle social et politique. Leur mise en place permet de stimuler les régions agricoles yangziennes les plus fertiles qui deviennent des «régions économiques clés», véritable pivots de l'économie nationale de l'Empire. Ces «régions économiques clés» occupent une place primordiale et perdurent dans la structuration de l'espace du bassin du Yangzi. Aujourd'hui, les anciennes «régions économiques clés» agricoles sont devenues les «régions urbaines» les plus prospères de la vallée du Yangzi.

Conclusion de la première partie

L'analyse de la topographie de la vallée du Yangzi montre que des ruptures sont nettement apparues dans le bassin en traçant trois entités géographiques distinctes : le haut, le moyen et le bas Yangzi. Cette discontinuité est renforcée par les disparités économiques actuelles de la vallée entre ses parties intérieure et littorale. Ce résultat prouve que l'évolution spatiale et historique du bassin est caractérisée plutôt par la divergence territoriale que la convergence spatiale, autrement dit dans le passé le haut, le moyen et le bas Yangzi se sont développés de façon autarcique.

Compte tenu du legs de la civilisation fluviale, de son mode d'exploitation agricole et de la politique territoriale centralisée, il existe des traits communs à l'ensemble du bassin du Yangzi, parmi lesquels : le mode de production de la riziculture traditionnelle répandue dans le bassin, l'armature urbaine de la vallée qui suit la trame fluviale pour former un mode de vie étroitement lié au cours d'eau, les activités économiques florissantes des régions fluviales des basses terres, tous ces facteurs ont contribué à structurer un bassin yangzien cohérent.

Ces caractéristiques identitaires du bassin du Yangzi sont le résultat d'un long héritage historique marqué par l'adaptation des hommes à leur milieu à travers leur confrontation à des catastrophes naturelles et les vicissitudes de leur histoire. Aujourd'hui, elles doivent être prises en compte lors du processus d'aménagement du bassin du Yangzi.

DEUXIÈME PARTIE

Les recompositions spatiales de l'urbain dans le bassin du Yangzi

Introduction de la deuxième partie

Depuis 1992, les territoires du bassin du Yangzi connaissent de profondes transformations. Aujourd'hui, la construction en cours d'un couloir de développement transversal s'appuyant sur le bassin du Yangzi jette les bases de l'avenir de cet espace. L'objet de cette deuxième partie est d'identifier l'évolution de la structure spatiale du bassin sous l'effet de la recomposition territoriale, et de vérifier si les politiques d'aménagement du territoire mises en place permettent réellement un rééquilibrage territorial.

Tout d'abord, nous analyserons le processus d'urbanisation en cours et les nouveaux modes de production de l'espace en tentant premièrement à travers le chapitre IV d'appréhender les phénomènes de métropolisation, de mégapolisation et de région urbaine, ainsi que leur répercussion sur la structuration de l'armature urbaine du bassin du Yangzi. Ensuite, nous développerons dans le chapitre V le rôle assigné aux espaces ruraux, dans la recherche de l'équité spatiale et la persistance du dualisme ville / campagne, ainsi que l'évolution des rapports entre les espaces urbain et rural. Enfin, nous consacrerons le chapitre VI à l'étude des actions d'aménagement du territoire qui viennent soutenir l'urbanisation, à savoir les grands travaux hydrauliques, la recomposition sectorielle et l'amélioration du réseau d'infrastructure, et qui viennent donner vie, dans le bassin du Yangzi à un système de « fleuve-région ».

Chapitre III : L'évolution des politiques de développement régional

Introduction du chapitre III :

L'originalité et la complexité des politiques de développement territorial chinois du XX^e siècle débordent largement la sphère socio-économique et ont une profonde influence sur l'organisation spatiale de la vallée du Yangzi. Une bonne connaissance des stratégies de développement et d'aménagement du territoire mises en œuvre depuis 1949 est essentielle pour examiner avec pertinence la profondeur des évolutions actuelles. Afin de mieux comprendre le rôle clé actuel du bassin et sa vocation de rééquilibrage territorial du pays, nous présentons dans ce chapitre une analyse sur le développement territorial du bassin du Yangzi depuis l'époque de la fin de la Chine impériale jusqu'à aujourd'hui pour étudier l'évolution des disparités socio-économiques du bassin du Yangzi. L'objectif de ce chapitre est de préciser dans quel contexte et quelle mesure les choix politiques ont conditionné la fluctuation du développement territoriale : d'une part, le gouvernement privilégie la politique d'ouverture sur l'extérieur en développant avec succès les régions deltaïques et, d'autre part, l'aménagement du territoire se traduit par des planifications tournées vers les régions intérieures du bassin, lesquelles planifications amènent des résultats moins efficaces que dans les régions deltaïques.

III.1. Les ouvertures successives du bassin du Yangzi

III.1.1. La première ouverture du bassin (XIX^e siècle)

À partir du milieu du XIX^e siècle, la recherche de nouveaux débouchés pour l'écoulement des marchandises industrielles se traduit par une agression européenne sur le territoire chinois, ce qui va accélérer l'effondrement de l'empire Qing et provoquer son ouverture forcée. Ce coup fatal a porté en premier lieu sur les villes situées à proximité du point d'arrivée des flottes étrangères et sur les régions possédant un accès privilégié vers l'océan. À la suite de la Chine littorale, où se trouvent les ports maritimes stratégiques pour la conquête européenne du marché chinois, les villes portuaires yangziennes deviennent les cibles principales de cette ouverture qui s'appuie sur la navigabilité du cours principal du Yangzi.

Durant la deuxième moitié du XIX^e siècle, à travers des guerres et des « traités inégaux »²⁸⁸, la première ouverture sur le monde extérieur du bassin du Yangzi, menée sous l'égide des Britanniques, qui y ont basé leur zone d'influence (*shili fangwei*), inaugure une ère de modernisation du bassin. La plupart des villes yangziennes, notamment 15 villes portuaires (Shanghai, Jiujiang, Zhenjiang, Hankou, Wuhu, Chongqing, Suzhou, Hangzhou, Shashi, Yuezhou (aujourd'hui Yueyang), Nankin, Wuchang, Anqing, Wanxian et Changsha²⁸⁹) ont été ouvertes progressivement au commerce et aux échanges internationaux (cf. tableau 9 et carte 20), ce qui leur a permis d'entrer dans une phase d'industrialisation et d'urbanisation.

²⁸⁸ Après une série de guerres entre l'empire Qing et les puissances étrangères : la première guerre de l'Opium (1840-1842), la deuxième guerre de l'Opium (1856-1860), la guerre franco-chinoise (1883-1885), la guerre sino-japonaise (1894-1895) et la guerre de la Chine contre l'Alliance des huit nations (1900-1901), plusieurs « traités inégaux » imposés au régime impérial ont été signés : traité de Nankin (1842), traité de Tianjin (1858), traité de Yantai (1876), traité de Shimonoseki (1895) et traité de Mackay (1902). Ces différents « traités inégaux » sont principalement régis par trois objectifs bénéficiant aux Occidentaux et aux Japonais : 1) l'autorisation de l'implantation des usines et banques dans les villes ouvertes ; 2) les étrangers pourront voyager dans les régions intérieures de la Chine afin de commercer, envoyer des missionnaires ou tout autre but ; 3) les flottes étrangères (même militaires) pourront naviguer sans contrôle sur le cours principal du Yangzi. Source : FEI Chengkang, *Zhongguo zuijieshi* [L'histoire des concessions étrangères en Chine], Shanghai, Shanghai kexue chubanshe, 1991, p. 90 ;

²⁸⁹ Les 15 villes citées le sont selon un ordre qui suit la chronologie de leur année d'ouverture : Shanghai (1843), Jiujiang (1861), Zhenjiang (1861), Hankou (1861), Wuhu (1876), Chongqing (1890), Suzhou (1895), Hangzhou (1895), Shashi (1896), Wusong (1898, port appartenant aujourd'hui à Shanghai), Yueyang (1898), Nankin (1899), Wuchang (1900), Anqing (1902), Wanxian (1902), Changsha (1904), Xiaguan (1905) et Pukou (1912) (ce deux derniers ports appartenant aujourd'hui à Nankin).

Tableau 9 : L'ouverture des ports au commerce extérieur, l'implantation des concessions étrangères et l'édification de douanes dans les principales villes yangziennes de 1840 à 1912

Région	Ports et villes ouverts				Concessions étrangères		Douanes		Remarques
	Ville	Année d'ouverture	Traités inégaux	Pays concernés	Pays concernés	Année de création	Nom	Année de création	
Jiangsu	Shanghai	1843	Traité de Nankin, signé en 1842	Royaume-Uni	Royaume-Uni	1845	Jianghai	1843	La concession britannique fusionne en 1863 avec la concession américaine. Elles forment la concession internationale de Shanghai en 1899.
					États-Unis	1848			
					France	1849			
	Wusong	1898	Ouvert par le gouvernement de Qing						Port appartenant aujourd'hui à Shanghai.
	Suzhou	1895	Traité de Shimonoseki signé en 1895	Japon	Japon (comptoir)	1897	Suzhou	1896	Comptoir*.
	Zhenjiang	1861	Traité de Tianjin signé en 1858	Royaume-Uni	Royaume-Uni	1861	Zhenjiang	1864	
	Nankin	1899	Traité de Tianjin signé en 1858	Royaume-Uni et France			Jinling	1891	
	Xiaguan (Nankin)	1905	Ouvert par le gouvernement Qing						Port appartenant aujourd'hui à Nankin.
	Pukou (Nankin)	1912	Ouvert par le gouvernement Qing						Port appartenant aujourd'hui à Nankin.

* Comptoir (*tongshangchang*) : il s'agit de la création d'un marché local pour nourrir les échanges commerciaux avec l'extérieur.

Région	Ports et villes ouverts				Concessions étrangères		Douanes		Remarques
	Ville	Année d'ouverture	Traité inégaux	Pays concernés	Pays concernés	Année de création	Nom	Année de création	
Zhejiang	Hangzhou	1895	Traité de Shimonoseki, signé en 1895	Japon	Japon (comptoir)	1896			Comptoir.
	Ningbo	1844	Traité de Nankin, signé en 1842	Royaume-Uni			Zhehai	1844	Quartier résidentiel étranger (britannique, américain et français).
	Wenzhou	1876	Traité de Yantai, signé en 1876	Royaume-Uni			Ouhai	1877	Non ouvert à cause de la faible activité commerciale à Wenzhou.
Anhui	Wuhu	1876	Traité de Yantai, signé en 1876	Royaume-Uni			Wuhu	1877	Comptoir.
	Anqing	1902	Traité de Mackay, signé en 1902	Royaume-Uni					Non ouvert à cause d'un problème d'octroi intérieur (<i>lijin</i>).
Jiangxi	Jiujiang	1861	Traité de Tianjin, 1858	Royaume-Uni	Royaume-Uni	1861	Jiujiang	1861	
Hubei	Hankou	1861	Traité de Tianjin, 1858	Royaume-Uni	Royaume-Uni	1861	Hankou	1864	
					Allemagne	1895			
					France	1896			
					Russie	1896			
					Japon	1898			
	Wuchang	1900	Ouvert par le gouvernement Qing				Wuchang	1900	
	Shashi	1896	Traité de Shimonoseki, signé en 1895	Japon	Japon		Shashi	1897	La création d'une concession japonaise a été prévue par les traités, mais n'a pas été mise en place.
	Yichang	1886	Traité de Yantai, signé en 1876				Yichang	1887	

Région	Ports et villes ouverts				Concessions étrangères		Douanes		Remarques
	Ville	Année d'ouverture	Traités inégaux	Pays concernés	Pays concernés	Année de création	Nom	Année de création	
Hunan	Yuezhou (Yueyang)	1898	Ouvert par le gouvernement Qing				Yuezhou	1899	Aujourd'hui Yueyang.
	Changsha	1904	Traité de Mackay, signé en 1902	Royaume-Uni			Changsha	1904	Comptoir.
	Xiangtan	1905	Ouvert par le gouvernement Qing						
	Changde	1905	Ouvert par le gouvernement Qing						
Sichuan	Chongqing	1890	Les articles venant compléter le traité de Yantai, signé en 1876	Royaume-Uni	Japon	1901	Chongqing	1891	
	Wanxian	1902	Traité de Mackay, signé en 1902	Royaume-Uni			Wanxian	1923	Non ouvert à cause d'un problème d'octroi intérieur (<i>lijin</i>).
Total	24				14		16		

Sources : FEI Chengkang, *Zhongguo zujieshi* [L'histoire des concessions étrangères en Chine], Shanghai, Shanghai kexue chubanshe, 1991, pp. 427-457 ;

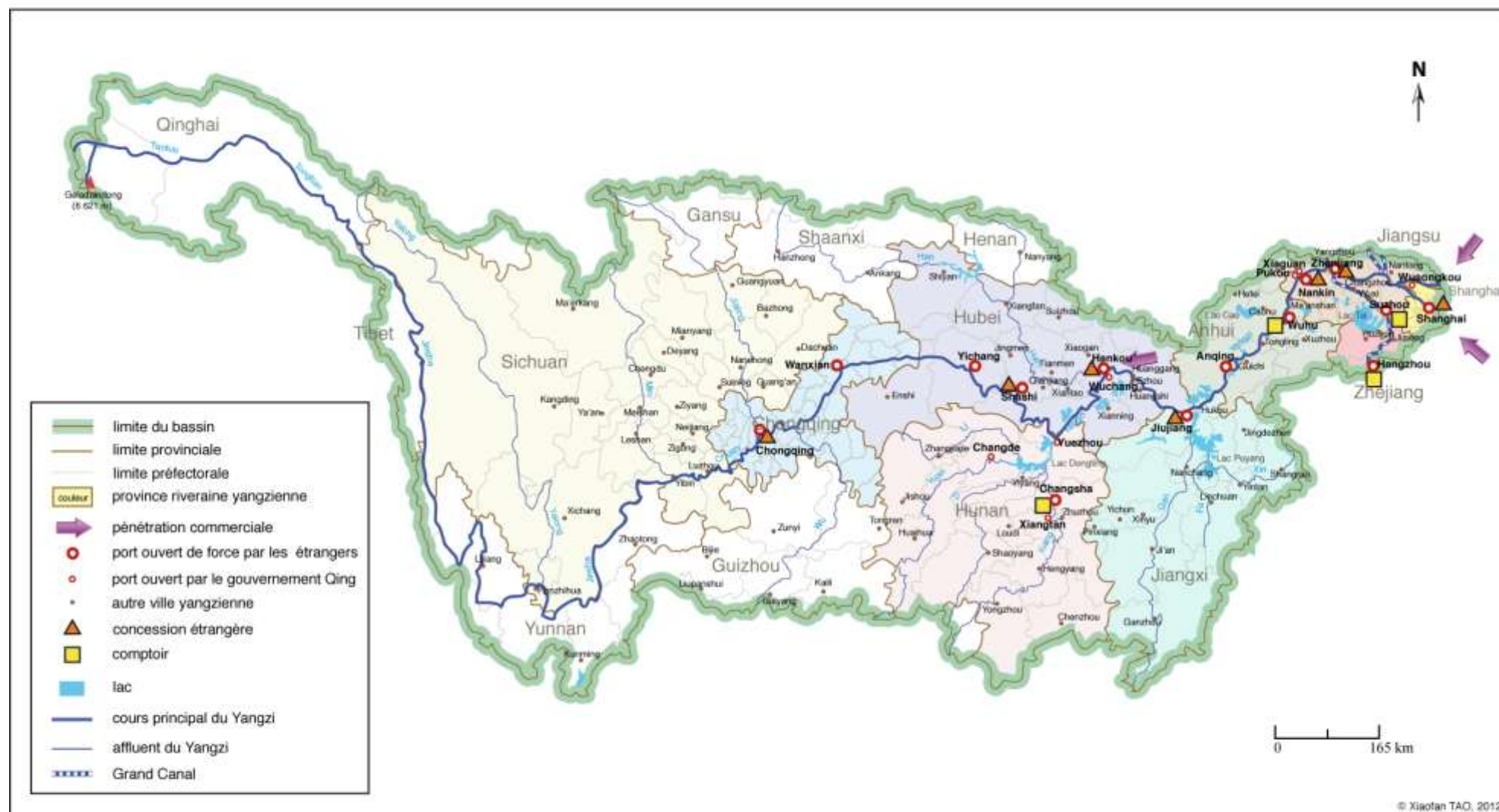
LIU Yizheng, *Zhongguo wenhua* [La culture chinoise], tome 2, Nankin, Nanjing zhongshan shuju, 1935, pp. 500-508 ;

ZHANG Hongxiang, *Zhongguo jindai de ganggou he zujie* [Les ports et les concessions étrangères de la Chine contemporaine],

Tianjin, Tianjin renmin chubanshe, 1993, pp. 321-329.

Jusqu'en 1902, le long du Yangzi, neuf ports (Shanghai, Zhenjiang, Nankin, Wuhu, Jiujiang, Hankou, Shashi, Yichang et Chongqing) ont été ouverts conformément aux « traités inégaux » ; trois ports (Wusong, Yuezhou et Wuchang) ont été créés volontairement par le gouvernement Qing. Au sein des six principaux ports fluviaux (Shanghai, Zhenjiang, Hankou, Jiujiang, Wuhu et Chongqing), onze concessions étrangères ont été instituées par le Royaume-Uni, les États-Unis, la France, l'Allemagne, la Russie et le Japon.

Carte 20 : La répartition des ports ouverts et des concessions étrangères dans le bassin du Yangzi (1840 à 1912)



© Xiaofan TAO, 2012

Sources : FEI Chengkang, *Zhongguo zuyieshi* [L'histoire des concessions étrangères en Chine], Shanghai, Shanghai Kexue chubanshe, 1991, pp. 427-457.

Suite à l'ouverture du bassin du Yangzi, l'économie capitaliste, le mode de pensée et de vie moderne venus de l'extérieur sont largement diffusés, portés par les activités des missionnaires et des commerçants occidentaux. Une hybridation économique, politique et culturelle se manifeste vivement dans les villes riveraines le long du Yangzi. Notamment, dans les concessions étrangères²⁹⁰ (*zujie*) et les comptoirs locaux²⁹¹ (*tongshangchang*), implantés dans les ports à l'emplacement stratégique comme Shanghai, Wuhan et Chongqing, les nouveaux modes de gestion du système législatif, politique, urbain améliorent le niveau de vie des riverains yangziens. L'urbanisation, l'industrialisation, la commercialisation et la modernisation imprègnent très en profondeur ces villes portuaires, ce qui permet à la vallée du Yangzi de devenir la première région chinoise en matière d'accueil des capitaux étrangers et des investissements industriels²⁹². Grâce au cours principal du Yangzi, lequel facilite la remontée des étrangers vers les régions intérieures, pendant la deuxième moitié du XIX^e siècle, les villes portuaires yangziennes constituent un axe d'investissement très attractif pour les investisseurs étrangers en Chine. Entre 1840 et 1894, hormis les banques et les chantiers navals, les Occidentaux ont implanté au total 104 entreprises industrielles dans le bassin, dont 89 localisées dans la ville de Shanghai²⁹³. À la veille de la Première Guerre mondiale, l'ensemble des capitaux étrangers destinés au bassin du Yangzi a dépassé un milliard de dollars²⁹⁴.

Néanmoins cette ouverture brusquée du bassin du Yangzi sur le monde extérieur durant l'époque moderne chinoise²⁹⁵ a été épineuse, elle a provoqué de violents antagonismes au sein de la société chinoise, avec le heurt de modes de pensée et de production très contrastés :

²⁹⁰ Dans le bassin du Yangzi, six villes ont été occupées au titre de concessions. Shanghai comprend trois concessions : l'une américaine, l'une anglaise et l'une française. Les deux premières, fondues ensemble et sous la même administration, constituent la concession internationale ; la concession française reste à part. Zhenjiang et Jiujiang relèvent du Royaume-Uni. Wuhan est sous l'administration à la fois du Royaume-Uni, de l'Allemagne, de la France, de la Russie et du Japon. Shashi et Chongqing sont occupées par les Japonais. Source : FEI Chengkang, *Zhongguo zujieshi* [L'histoire des concessions étrangères en Chine], Shanghai, Shanghai kexue chubanshe, 1991, pp. 427-457.

²⁹¹ Il existe quatre comptoirs dans le bassin du Yangzi : Suzhou et Hangzhou gérés par les Japonais, et Wuhu et Changsha sous contrôle des Anglais.

²⁹² Les capitaux étrangers sont en général investis dans le domaine de l'exploitation minière, de l'industrie mécanique, de l'industrie navale, de l'énergie hydroélectrique, de la filature mécanique, du traitement des denrées et surtout des ateliers de traitement des produits d'exportation. À titre d'exemple, en vue d'y implanter leurs vaisseaux de commerce et de dominer le marché de la navigation maritime et fluviale en Chine, les Britanniques ont créé la société Boyd et Farnham à Shanghai au début des années 1860. Source : ZHANG Zhongli et XIONG Yuezhi, *op. cit.*, p. 74.

²⁹³ XIA Guozheng, *21 shiji changjiang zhongyou fazhen de tupokou* [Le débouché pour le développement du moyen Yangzi au XXI^e siècle], Wuhan, Wuhan daxue chubanshe, 1998, p. 22.

²⁹⁴ ZHANG Zhongli et XIONG Yuezhi, *op. cit.*, p. 58.

²⁹⁵ La détermination de la période de la Chine moderne varie selon les différents chercheurs. En Chine, à partir des années 1980, le courant principal de la recherche sur l'histoire chinoise considère que cette période débute en 1840 suite au lancement de la première guerre de l'Opium (en janvier 1840) et se termine en 1949 avec la fondation de la République populaire de Chine.

démocratie et république *versus* despotisme et souveraineté, modernisation *versus* conservatisme et tradition, confucianisme *versus* occidentalisation, industrialisation et mécanisation *versus* production labourée et manuelle organisée de façon familiale et autarcique. La prise de conscience de l'ouverture et de la modernisation ainsi que leur acceptation se sont faites tardivement. Stimulées par les activités économiques étrangères dans le bassin, à partir des années 1860, l'empire Qing décide de participer volontairement au commerce international ²⁹⁶. Au nom d'une stratégie politique patriotique d'«auto-renforcement» (*zhiqiang*)²⁹⁷, des entreprises militaires et civiles sont créées. Cet effort se poursuit après la Première Guerre mondiale, ainsi par le biais d'un processus d'occidentalisation progressive et de transfert des techniques, les entreprises à capitaux nationaux patriotes à titre privé²⁹⁸ sont en plein essor, ce qui inaugure l'époque dite de l'«âge d'or du capitalisme chinois»²⁹⁹ des années 1911-1937.

Dans les villes portuaires yangziennes, grâce à ces activités économiques florissantes, il est possible de discerner derrière les bouleversements et les chaos sociaux en profondeur, des effets bénéfiques à l'échelle du bassin : au plan du développement, l'industrialisation et l'urbanisation centrées sur la vallée du Yangzi, et notamment ses régions deltaïques, y ont dessiné le visage d'une nouvelle Chine tendant à se dégager d'un despotisme oriental marqué par un monde agricole fermé sur lui-même et s'engageant dorénavant sur le chemin de la modernité³⁰⁰. Au plan politique, cette ouverture constitue un catalyseur qui accélère l'effondrement du régime impérial et offre un terreau favorable aux aspirations à la démocratie et à la république. Au plan économique, à travers le dynamisme des investissements étrangers et des capitaux chinois patriotes, cette ouverture oriente les marchés

²⁹⁶ HSU Immanuel C.Y., *The Rise of Modern China*, 6^{ème} édition, Oxford, Oxford University Press, 1999, p. 326.

²⁹⁷ Au moment où les capitaux étrangers commencent à pénétrer le marché chinois, à partir de 1860, le gouvernement Qing affecte une importante partie du produit des recettes douanières en faveur de l'instauration des industries militaires et civiles chinoises. Ce mouvement dit «des affaires à l'occidentale» (*yangwu yundong*) dure de 1861 à 1894 et vise à établir la modernisation impériale. Fondamentalement, il se traduit par une action d'industrialisation dans certaines régions en permettant le développement de nouvelles branches d'activités, telles que les transports maritimes, les télégraphes et les banques modernes. Source : BERGERE Marie-Claire, *op. cit.*, 2007, pp. 68-83.

²⁹⁸ Les entreprises à capitaux nationaux patriotes s'orientent vers les industries légères (la filature de coton, la meunerie et les huileries). Leur expansion se traduit par la multiplication de petites entreprises à faible capitalisation n'employant le plus souvent que quelques dizaines d'ouvriers : bonneteries, savonneries, verreries, fabriques de tapis, de machines à coudre, brasseries, etc. Source : *Ibid.*, pp. 97-104.

²⁹⁹ BERGERE Marie-Claire, *L'âge d'or de la bourgeoisie chinoise 1911-1937*, Paris, Flammarion, 1986, 352 pages.

³⁰⁰ Hua Min, *Changjiang bian de Zhongguo : Da Shanghai guoji dushiquan jianshe yu guojia fazhan zhanlue* [Le Yangzi et la Chine : la métropolisation de Shanghai et les stratégies de développement chinoises], Shanghai, Xuelin chubanshe, 2003, pp. 3-5.

yangziens, notamment ceux des régions deltaïques, vers une intégration progressive dans le système économique mondial³⁰¹.

Cette première ouverture va provoquer, au XX^e siècle, au niveau de l'organisation spatiale du bassin du Yangzi de profonds bouleversements : 1) une opposition spatiale entre les régions littorales et continentales fait apparaître désormais dans le territoire yangzien des inégalités socio-économiques. Elle conduit à une disposition déséquilibrée de la vallée, dont le centre est sur la côte³⁰². 2) cette première ouverture qui touche profondément les secteurs industriels, financiers et politiques, remet en cause tous les fondements de la société. Les villes riveraines yangziennes sont ainsi devenues un instrument efficace pour résoudre les problèmes d'organisation territoriale : l'industrialisation, l'urbanisation et la commercialisation suivent l'axe du cours principal du Yangzi, avec pour point de départ Shanghai, ces processus vont atteindre tous les ports le long du fleuve depuis le littoral jusqu'à l'ouest.

III.1.2. La seconde ouverture du bassin (XX^e siècle)

L'ouverture de la Chine sur l'extérieur au XIX^e siècle a été en grande partie accélérée par la pression des Occidentaux, à laquelle devait se plier le régime impérial. Ainsi du fait de l'incapacité de l'Empire à résister à l'Occident, l'ouverture forcée a initié et précipité l'éclatement du pays en y creusant les inégalités socio-économiques. Un siècle et demi plus tard, l'arrivée au pouvoir de Deng Xiaoping et la politique d'ouverture (*kaifang*) pratiquée par ce dernier inaugurent une ère de réformes économiques et l'abandon de la vision maoïste d'une Chine autarcique et repliée sur elle-même. La Chine s'ouvre délibérément aux pays extérieurs afin d'une part d'intégrer le courant principal d'un monde globalisé et d'autre part de protéger l'intégrité territoriale du pays.

Sur le territoire chinois, le processus qui a suivi l'ouverture et la réforme économique des années 1980 et 1990 n'a pas été homogène : les années 1980 ont été réservées à la création de lieux d'expérimentation sur la côte sud-est chinoise afin de légitimer l'ouverture, tandis qu'avec les années 1990, le retour sur la scène économique de Shanghai consacre la véritable mise en place de l'« économie socialiste de marché »³⁰³ pour l'ensemble du pays. Ainsi, cette réouverture sur le monde extérieur entamée dès 1979 n'est réellement en vigueur dans

³⁰¹ GENTELLE Pierre, « Chine », in BRUNET R., dir., *Géographie universelle, tome : Chine, Japon, Corée*, Paris, Belen-Reclus, 1994, 2001 p. 55.

³⁰² GENTELLE Pierre, *Économie de la Chine*, Paris, Armand Colin, 1994, pp. 98-99.

³⁰³ SANJUAN Thierry, avec la participation de TROLLET Pierre, *La Chine et le monde chinois – une géopolitique des territoires*, Paris, Armand Colin, 2010, pp. 98-111.

l'ensemble du bassin du Yangzi qu'à partir de 1990. Ce décalage révèle les intentions dissimulées d'un État en transition qui procède par essais prudents³⁰⁴. Contrairement à l'ouverture forcée du XIX^e siècle, qui avait rapidement entraîné la perte de contrôle du pouvoir de l'Empire sur son territoire³⁰⁵, cette fois-ci, les jalons de la politique d'ouverture (lieux d'ouverture, types d'investissements, par exemple) sont scrupuleusement surveillés et maîtrisés : onze ans s'écoulent entre l'expérimentation de la Zone économique spéciale de Shenzhen et la mise en place de la Nouvelle Zone de Pudong à Shanghai ; il est décidé une ouverture graduelle des villes côtières puis des villes intérieures ; le mode d'organisation de l'industrie et le type d'absorption des investissements étrangers évoluent de jour en jour.

Sous l'influence des politiques de réforme économique des années 1980 et 1990 et l'ouverture du bassin du Yangzi, à partir du XXI^e siècle, le développement économique du delta du Yangzi finit par dépasser celui des régions de la côte sud-est chinoise et elle présente des particularités différentes. Premièrement, l'ouverture de ports riverains et des villes capitales yangziennes en 1992 annonce l'ouverture totale du pays : les villes intérieures yangziennes ne sont plus désavantagées par rapport aux villes littorales. Deuxièmement, suite à l'ouverture des années 1980, où les campagnes ont eu l'occasion de revaloriser leurs espaces en voyant l'essor des entreprises rurales³⁰⁶, dorénavant, l'État privilégie les espaces urbains en développant de plein fouet industrialisation et métropolisation ; de grandes concentrations urbaines yangziennes comme Shanghai, Nankin, Chongqing, Wuhan ont eu un regain d'activité économique. Enfin, avec le transfert du centre d'ouverture du pays de Canton à Shanghai a lieu une évolution décisive en matière d'investissements étrangers. Les capitaux investis et le mode d'organisation des entreprises dans le delta du Yangzi sont différents de

³⁰⁴ Selon Pierre Gentelle, il faut nuancer l'interprétation de ce qu'on appelle l'« ouverture », qui signifie pour les européens « accès à ... ». Pour le gouvernement chinois, elle signifie la possibilité d'avoir accès au monde sans que le monde puisse entrer librement chez elle. L'ouverture est en fait un palliatif, un acte de défense, qui doit laisser le temps au pays de se préserver. C'est pourquoi, en raison du choc idéologique que l'État chinois doit supporter, l'ouverture ne peut être que progressive. GENTELLE Pierre, *op. cit.*, 1994, p. 98.

³⁰⁵ Lors de la signature à contrecœur du premier traité de Nankin, le gouvernement Qing a tout simplement pensé que la cession du territoire de l'île de Hong Kong et l'ouverture des cinq ports maritimes de la côte sud-est (mis à l'écart du centre politique de Pékin) au commerce extérieur calmerait le conflit militaire sino-britannique et protégerait la légitimité du pouvoir impérial. Cependant, l'arrivée d'autres pays occidentaux et l'exigence accrue en termes de débouchés pour le commerce extérieur entraînent de plus en plus de villes chinoises à participer à l'ouverture, y compris des villes intérieures. Cette intrusion occidentale frappe l'intérieur du pays dès 1861 avec la conclusion du traité de Tianjin. Incapable de résister à l'Occident, l'Empire décline perdant son contrôle sur l'ensemble du territoire.

³⁰⁶ Les entreprises rurales sont des entreprises créées par les paysans (avec ou sans l'aide d'autres partenaires) développant les industries à la campagne. Le champ d'action des entreprises rurales est très vaste, s'étendant à l'industrie, à la transformation des produits agricoles et aux services (transport, bâtiment, commerce et restauration). Dans les années 1980, elles sont apparues en premier lieu dans les espaces périurbains des grandes villes côtières chinoises. Puis, suivant le niveau de l'ouverture décidé par l'État, elles s'implantent au fur et à mesure vers les régions intérieures.

ceux du delta de la rivière des Perles. Le delta du Yangzi absorbe une partie importante des capitaux investis directement par des entreprises multinationales et des joint-ventures occidentales, qui collaborent avec les grandes entreprises chinoises publiques ou collectives pour développer l'industrie à forte intensité de capitaux et de technologies. Les capitaux privés en provenance de Hong Kong, de Macao, de Taiwan et d'outre-mer investis dans le delta de la rivière des Perles sont, eux, réservés principalement à une industrie de main-d'œuvre intensive³⁰⁷.

En outre, si l'on considère que l'ouverture et la réforme économique de 1979 ont pour finalité propre de faire évoluer vers l'économie de marché le système économique précédent, elles traduisent également une volonté de rétablir la légitimité de la vie politique du pays. Elles entrent en contradiction avec le concept majeur de « lutte des classes » de la génération maoïste, en mettant l'accent sur l'importance des valeurs économiques en vue de pousser la population chinoise à satisfaire ses appétits matériels (par exemple : immobilier, divertissement). L'ouverture et la réforme économique ont une répercussion profonde en ce qu'elles ont apporté une réelle amélioration du niveau de vie, ce qui permet de maintenir et consolider la légitimité du pouvoir.

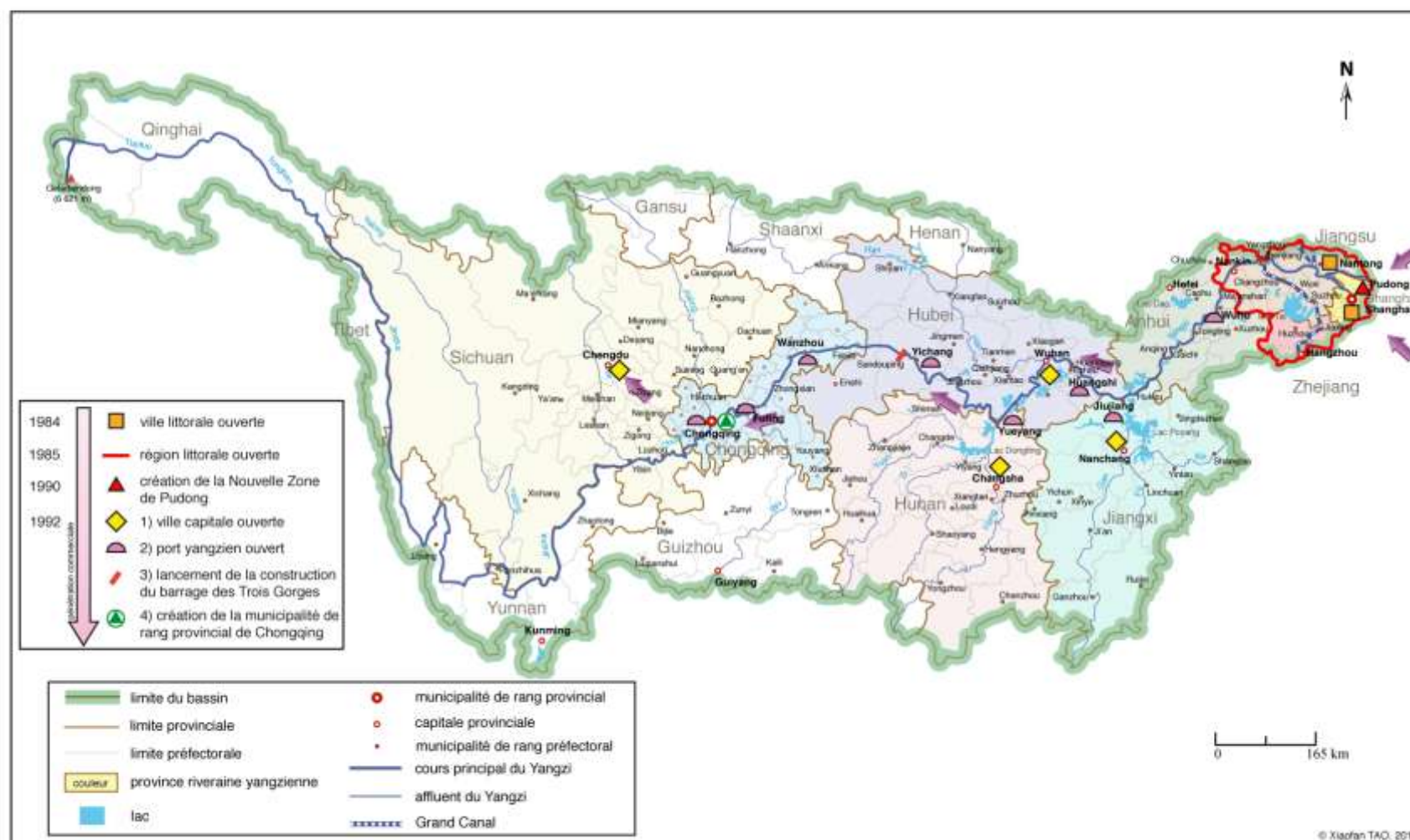
³⁰⁷ Hua Min, *op. cit.*, pp. 124-139.

**Tableau 10 : Les étapes officielles de l'ouverture du pays après la
réforme économique de 1978**

Année	Villes ou régions ouvertes
1979-1980	Quatre zones économiques spéciales (<i>jingji tequ</i>) : Shenzhen, Zhuhai, Shantou, Xiamen
1984	14 villes littorales: Beihai, Zhanjiang, Fuzhou, Wenzhou, Ningbo, Shanghai, Nantong, Lianyungang, Qingdao, Yantai, Tianjin et Qinhuangdao
1985	Delta du Yangzi ; delta de la rivière des Perles ; la région méridionale du Fujian
1988	Création de la Zone économique spéciale de l'île de Hainan ; ouverture de la région du golfe de Bohai et des péninsules du Shangdong et du Liaodong
1990	Création de la Nouvelle Zone de Pudong à Shanghai
1992	Ouvertures de capitales provinciales dans le bassin du Yangzi : Changsha, Chengdu, Nanchang, Wuhan
	Ouverture de ports du Yangzi : Wuhu, Jiujiang, Yueyang, Chongqing, Huangshi, Yichang, Wanxian, Fuling (par ordre d'ouverture)
	Décision par l'Assemblée nationale populaire de construire le barrage des Trois Gorges
	L'ensemble du territoire chinois est ouvert
	Création de la zone de développement économique des Trois Gorges (laquelle inclut Yichang, Zigui, Badong, et 14 autres villes et bourgs) Création de dix zones de développement économique et technique, trois zones franches et 16 zones industrielles de nouvelles technologies dans le bassin du Yangzi
1997	Promotion au rang provincial de la municipalité de Chongqing

Source : SANJUAN Thierry, avec la participation de TROLLIET Pierre, *La Chine et le monde chinois, une géopolitique des territoires*, Paris, Armand Colin, 2010, pp. 107-108.

Carte 21 : Les étapes officielles de l'ouverture du bassin du Yangzi (1984-1992)



Source: SUR Serge, « Ouverture : La Chine ou la mondialisation », *La documentation française*, no. 32, 2008, p. 25

Sept ans après l'ouverture de ses régions deltaïques, l'ouverture totale de la vallée du Yangzi en 1992 représente une stratégie d'ouverture graduelle conformément aux étapes de développement prospectif du pays conçu par Deng Xiaoping en 1985, qui suit l'idée de «laisser une partie de la population s'enrichir en avance»³⁰⁸. Les différents degrés d'ouverture et la variété des phases d'intégration dans le système économique mondial, associés aux disparités économiques et géographiques entre les régions deltaïques et les régions des haut et moyen Yangzi déjà présentes au XIX^e siècle, conduisent à une aggravation des déséquilibres territoriaux : se dessine une nette différenciation au niveau économique et social du littoral (centre) et de l'intérieur (périphérie) dans le bassin. La classe dirigeante ayant perçu les risques inhérents à ce déséquilibre, la poursuite de l'ouverture à la fin des années 1980 a inauguré une stratégie inédite visant à encadrer l'ouverture du bassin du Yangzi dans un processus d'aménagement du territoire national afin de remédier aux inégalités socio-économico-spatiales du pays³⁰⁹.

Résultat de ces deux ouvertures successives sur le monde extérieur, le bassin du Yangzi connaît une nouvelle configuration, puisqu'à partir des années 1990, apparaît le long du Yangzi un ruban de développement industriel et urbanisé potentiel. Les aménageurs prennent en compte ce paramètre, véritable défi, afin de mener à bien leur intention d'instrumentalisation du « fleuve-région » et les stratégies de développement de cet axe, lequel est en effet considéré comme le deuxième axe de l'économie et de la productivité juste derrière celui de la Chine littorale³¹⁰.

III.2. La fabrique idéologique d'un fleuve : de l'ouverture à l'« équité spatiale »

Le fleuve est donc perçu ici comme un vecteur transversal, nécessaire à l'établissement d'un axe de développement économique national. Notamment, le Yangzi, le fil conducteur qui a la particularité de couler transversalement dans un seul pays, témoigne de l'ouverture de la Chine depuis le littoral vers les terres intérieures. Cette approche fournit une hypothèse séduisante en ce qu'elle permettrait de résorber les disparités régionales et de rendre plus cohérent l'ensemble du territoire. Ainsi, lors de l'établissement du premier plan national d'occupation du sol en 1987, l'État chinois a-t-il décidé d'aménager le bassin du Yangzi et de

³⁰⁸ «La croissance économique de la Chine a reposé sur une politique de développement régional dans laquelle certaines zones ont été incitées à s'enrichir avant d'autres », dans *Deng Xiaoping wenxuan* [Anthologie de Deng Xiaoping], Pékin, Renmin chubanshe, vol. 2, 1994, p. 97.

³⁰⁹ LU Dadao, *Quyue fazhan jiqi kongjian jiegou* [Le développement régional et l'organisation spatiale], Pékin, Kexue chubanshe, 1999, pp. 221-226.

³¹⁰ *Ibid.*, p. 8.

cimenter le territoire fragmenté en transférant la dynamique de développement du littoral vers l'intérieur des terres, avec pour finalité essentielle de renforcer le pouvoir central et l'unité du pays³¹¹.

Pour répondre à la fois à la modernisation du bassin et au besoin d'équité spatiale de cet espace, l'idée de créer un axe économique le long du Yangzi, proposée par l'État avec volontarisme, fait l'objet d'une politique d'aménagement du territoire. Cette politique se traduit par plusieurs directives et stratégies d'échelles variées déroulées sur vingt ans (*cf.* tableau 11).

³¹¹ SHEN Yufang et ZHANG Hao, *Report on the industrial development of the Yangtze valley*, Shanghai, Shanghai kexue jishu wenxian chubanshe, 2003, p. 4.

Tableau 11 : Les principales politiques d'aménagement du territoire mises en place dans le bassin du Yangzi (1980-2010)

Année	Politiques territoriales	Domaine					Échelle					Autorité chargée de l'aménagement du territoire	
		Économie	Administration	Transport	Habitat	Ressources en eaux	Nationale	Supra-bassin	Bassin propre	Sub-bassin	Municipale	Autorité centrale	Collectivité locale
1979	Directive du Parti communiste en vue d'organiser la réforme de l'économie	✓	✓	✓	✓		✓					✓	
1982	Instauration d'un système de responsabilité de longue durée pour la production agricole	✓					✓					✓	
1984	Lancement de la réforme urbaine	✓		✓	✓		✓					✓	
	Ouverture des villes côtières de Shanghai et Nantong	✓			✓						✓	✓	
	Le Parti communiste décide d'instaurer l'économie de marché sur la base d'une appropriation publique des moyens de production	✓					✓					✓	
1985	Ouverture du delta du Yangzi aux investisseurs étrangers	✓							✓			✓	
	Fin de la politique centralisée d'achat et de vente pour les produits agricoles	✓										✓	

Année	Politiques territoriales	Domaine					Échelle					Autorité chargée de l'aménagement du territoire	
		Économie	Administration	Transport	Habitat	Ressources en eaux	Nationale	Supra-bassin	Bassin propre	Sub-bassin	Municipale	Autorité centrale	Collectivité locale
1986	La division régionale des Trois Chine par le VII ^e Plan quinquennal (1986-1990)	✓					✓					✓	
1987	Projet de construction de l'axe de développement le long du Yangzi mentionné dans la délibération du Plan national de l'occupation du sol	✓							✓			✓	
1988	La mise en place des politiques des eaux	✓	✓			✓	✓					✓	
	Décision du Parti communiste de poursuivre la régulation des prix par le marché	✓					✓					✓	
1990	Création de la Nouvelle Zone de Pudong	✓							✓		✓	✓	
	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin du Yangzi autorisé par le Conseil des affaires d'État	✓		✓	✓	✓			✓			✓	
	Ouverture de la Bourse de Shanghai												
1991	Lancement de la construction de l'axe de développement le long du Yangzi par le VIII ^e Plan quinquennal (1991-1995)	✓		✓		✓			✓			✓	

Année	Politiques territoriales	Domaine					Échelle					Autorité chargée de l'aménagement du territoire	
		Économie	Administration	Transport	Habitat	Ressources en eaux	Nationale	Supra-bassin	Bassin propre	Sub-bassin	Municipale	Autorité centrale	Collectivité locale
1992	Deng Xiaoping visite le Sud de la Chine pour relancer la réforme	✓					✓					✓	
	Shanghai est désignée pour être la ville pionnière des réformes à venir du bassin du Yangzi	✓									✓	✓	
	Ouverture des ports fluviaux ainsi que des capitales provinciales dans le bassin du Yangzi	✓							✓			✓	
	Décision des autorités du Jiangxi pour la construction du corridor industriel de Nanchang-Jiujiang	✓		✓	✓					✓	✓		✓
	Décision de construire le barrage des Trois Gorges	✓			✓	✓				✓		✓	
	Adoption du concept d'« économie de marché socialiste »												
1994	Programme pour la prospective de la Chine du XXI ^e siècle	✓		✓	✓	✓	✓					✓	
	Réforme fiscale redistribuant les impôts entre gouvernement central et pouvoirs locaux	✓					✓					✓	

Année	Politiques territoriales	Domaine					Échelle					Autorité chargée de l'aménagement du territoire	
		Économie	Administration	Transport	Habitat	Ressources en eaux	Nationale	Supra-bassin	Bassin propre	Sub-bassin	Municipale	Autorité centrale	Collectivité locale
1997	Décision des autorités du Hunan pour la construction de la région urbaine Changsha-Zhuzhou-Xiangtan	✓	✓	✓	✓					✓			✓
1999	Lancement du projet de développement de l'Ouest	✓		✓	✓	✓		✓				✓	
2000	Lancement d'un port en eau profonde dans les îles méridionales de Yangshan	✓		✓							✓		✓
2001	Entrée de la Chine à l'Organisation mondiale du commerce	✓			✓		✓					✓	
2002	Révision de la Politique des eaux	✓	✓			✓	✓					✓	
	Lancement des travaux d'adduction d'une partie des eaux du Yangzi vers la Chine du Nord	✓				✓		✓				✓	
2003	Décision des autorités du Hubei pour la construction de la région urbaine de Wuhan	✓	✓	✓	✓					✓			✓
2004	Lancement d'une politique de développement des régions de la Chine centrale	✓		✓	✓					✓			✓

Année	Politiques territoriales	Domaine					Échelle					Autorité chargée de l'aménagement du territoire	
		Économie	Administration	Transport	Habitat	Ressources en eaux	Nationale	Supra-bassin	Bassin propre	Sub-bassin	Municipale	Autorité centrale	Collectivité locale
2004	Planification pour le développement du réseau ferroviaire à moyen et long termes	✓		✓			✓	✓	✓			✓	
2005	Planification du réseau de l'autoroute nationale	✓		✓			✓	✓	✓			✓	
	Convention de la coopération économique du bassin du Yangzi signé entre les diverses municipalités yangziennes	✓		✓	✓	✓			✓				✓
2006	Lancement d'une politique de développement des six régions de la Chine centrale	✓						✓				✓	
2007	Ratification d'un accord pour la région urbaine de Changsha-Zhuzhou-Xiangtan par le Conseil des affaires d'État	✓	✓	✓	✓					✓		✓	
	Décision des autorités du Sichuan et de Chongqing pour la construction de la région économique de Chengdu-Chongqing	✓	✓	✓	✓					✓			✓
	Décision pour la révision du Schéma directeur d'aménagement du bassin du Yangzi	✓		✓	✓	✓			✓			✓	

Année	Politiques territoriales	Domaine					Échelle					Autorité chargée de l'aménagement du territoire	
		Économie	Administration	Transport	Habitat	Ressources en eaux	Nationale	Supra-bassin	Bassin propre	Sub-bassin	Municipale	Autorité centrale	Collectivité locale
2007	Ratification d'un accord de la région urbaine de Wuhan par le Comité central du PCC	✓	✓	✓	✓					✓		✓	
2010	Ratification d'un accord du corridor industriel de l'Anhui par le Conseil des affaires d'État	✓	✓	✓	✓					✓		✓	
	Ratification d'un accord de la région économique de Chengdu-Chongqing par la Commission nationale pour le développement et la réforme	✓	✓	✓	✓					✓		✓	

Source : QI Benchao et JING Tihua, *Zhongguo quyu jingjifazhan baogao* [Rapport de développement régional 2011], Pékin, Shehui kexue wenxian chubanshe, 2011, 342 pages.

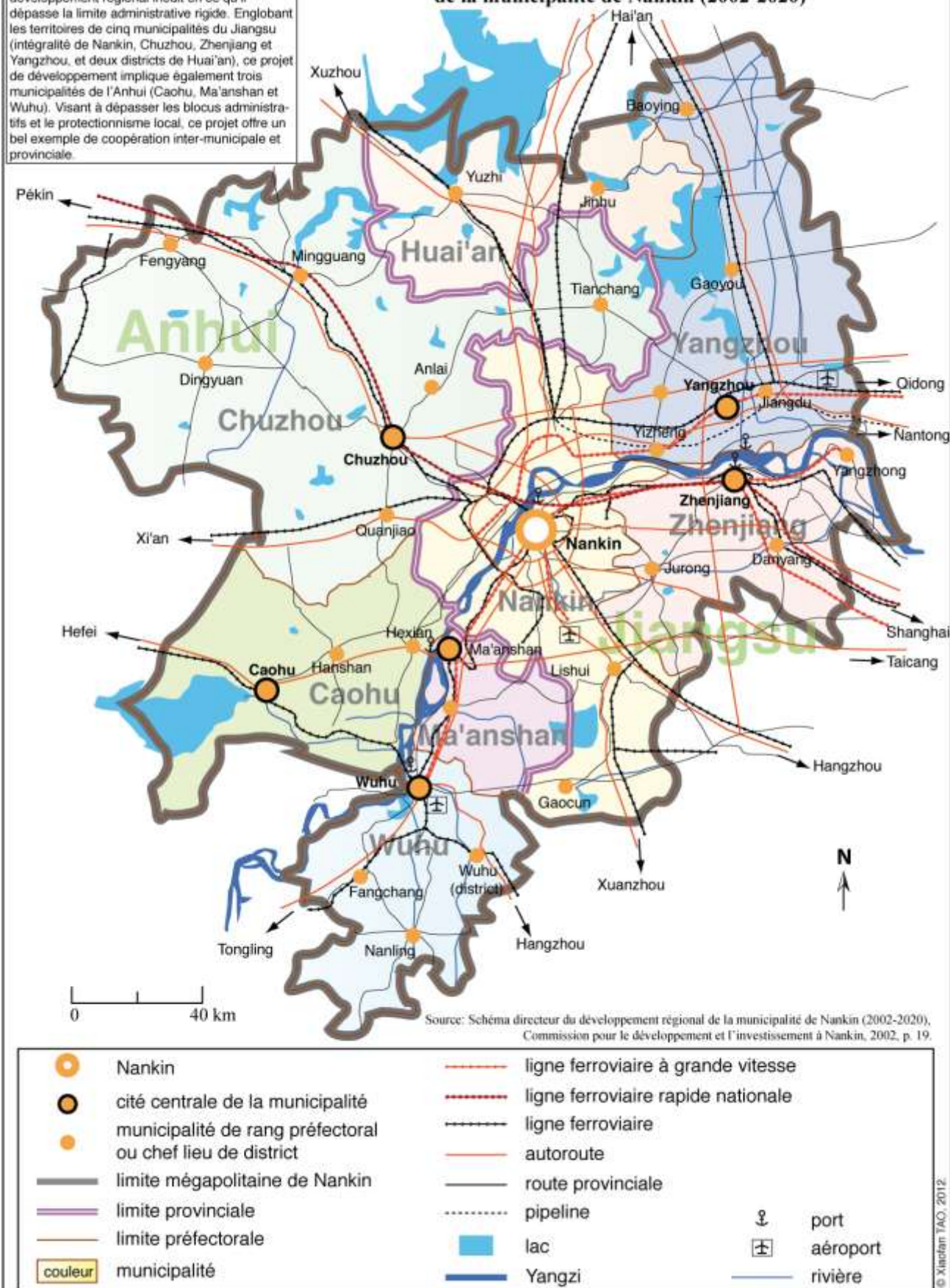
Suivant le tableau 11, l'éventail de ces politiques contient une idée fondamentale : la planification d'un bassin immense afin de mettre en valeur les ressources naturelles et humaines donne la primauté au développement économique à travers le processus d'industrialisation, d'urbanisation et de protection environnementale. Pour ce faire, l'État a recours à une politique de décentralisation économique. À travers un transfert de pouvoirs économiques de l'État vers les collectivités locales de différents niveaux, ces dernières disposent d'une autonomie économique plus ou moins grande (forte au niveau provincial et municipale mais souvent faible aux niveaux très inférieurs des cantons et villages), tandis que l'État, lui-même, ne s'autorise plus à tout gérer directement en propre. En conséquence, le processus de développement du bassin s'exerce à travers les collectivités locales qui procèdent soit en *solo* (aux niveaux provincial ou municipal³¹²), soit par des coopérations spontanées émanant des collectivités limitrophes (par exemple, à travers le projet d'aménagement inter-municipal, le développement régional de la municipalité de Nankin dépasse la délimitation provinciale en englobant une partie du territoire de Wuhu de l'Anhui. cf. carte 22). Face à cette montée en puissance du droit de décision en matière de pouvoir économique des autorités locales, le pouvoir central garde un « droit de regard » : d'une part, il s'attache, quant à la poursuite des intérêts économiques, à ce que les collectivités locales aient des buts compatibles avec les siens ; et ensuite, en vue de conforter l'assise d'un État fort et maintenir l'unité territoriale, les politiques de développement mettent l'accent sur l'équité spatiale. Elles envisagent non seulement de redonner au bassin une cohérence socio-économique, mais aussi tendent à égaliser les chances de développement pour les différentes entités territoriales. Ainsi des conflits inévitables se produisent-ils principalement en matière d'arbitrage entre les préoccupations d'équité et d'efficacité dans la croissance des régions ; la priorité de développement économique que poursuivent systématiquement les collectivités locales est une menace à la volonté d'égaliser les chances de développement à l'échelle régionale³¹³. C'est ainsi que l'État doit maintenir sa surveillance face au renforcement du protectionnisme et du localisme, qui tendent à échapper à son contrôle. Protectionnisme et localisme se nourrissent en effet des propres directives de la politique de décentralisation de l'État central pour tenter de s'en émanciper. La mise en place des stratégies de développement pendant ces trente dernières années peut nous aider à mieux comprendre la situation actuelle :

³¹² Chaque province ou municipalité dispose de ses propres recettes fiscales et plan de développement économique.

³¹³ NAUGHTON B. « Causes et conséquences des écarts de croissance entre provinces », *Revue d'économie du développement*, no. 1-2, 1999, pp. 33-70.

Le schéma directeur du développement métropolitain de Nankin est un projet de développement régional inédit en ce qu'il dépasse la limite administrative rigide. Englobant les territoires de cinq municipalités du Jiangsu (intégralité de Nankin, Chuzhou, Zhenjiang et Yangzhou, et deux districts de Huai'an), ce projet de développement implique également trois municipalités de l'Anhui (Caochu, Ma'anshan et Wuhu). Visant à dépasser les blocs administratifs et le protectionnisme local, ce projet offre un bel exemple de coopération inter-municipale et provinciale.

Carte 22 : Le Schéma directeur du développement régional de la municipalité de Nankin (2002-2020)



Premièrement, les véritables politiques territoriales mettant l'accent sur l'équité spatiale à l'échelle du bassin du Yangzi ne se constatent qu'à travers très peu de directives officielles : le premier programme national de l'occupation du sol publié en 1987 a conduit plus tard en 1990, à l'édification du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin du Yangzi. Puis, la création de la Nouvelle Zone de Pudong, réclamée en 1990 au moment du XIV^e Congrès du Parti communiste chinois, a été une force motrice pour stimuler le développement intégral du bassin du Yangzi. Il faut également prendre en compte la construction du gigantesque barrage des Trois Gorges, laquelle a un impact sur l'ensemble du bassin. Pour le reste, il s'agit de politiques s'appliquant exclusivement dans le domaine du transport fluvial, de la gestion des eaux et des énergies hydrauliques, de l'environnement et de l'écosystème. Il est nécessaire d'indiquer que, ni politiquement, ni administrativement, aucune de ces politiques territoriales n'a légitimé et octroyé une gouvernance unifiée et en correspondance avec l'échelle entière du bassin.

Deuxièmement, nous constatons que la recherche d'équité spatiale dans le bassin du Yangzi est suivie par un processus de développement non synchronisé et soumise souvent à des politiques territoriales et régionales à l'échelle variée et morcelée : le projet de développement de l'Ouest (1999) pour les régions du haut Yangzi, le projet de redressement des régions centrales (2003) pour les régions du moyen Yangzi, le développement à long terme de réseaux ferroviaires (2005) et routiers (2005) pour l'ensemble du bassin. Cependant, toutes ces directives ne sont pas axées sur le bassin lui-même, elles ont toutes leurs propres finalités ou s'appliquent à des domaines spécialisés. Il est nécessaire d'indiquer qu'à partir du lancement du projet de développement des régions sous-développées de l'Ouest à la fin du XX^e siècle, l'intérêt du rééquilibrage territorial à travers l'aménagement du bassin du Yangzi semble avoir été délaissé. L'État confère de moins en moins d'importance à cet espace transversal. Dans le domaine de la recherche, les statistiques montrent qu'à partir de l'an 2000, peu de travaux scientifiques ont été menés (en termes de débats, publications ou projets de recherche) à propos du développement de l'équité spatiale dans le bassin du Yangzi (sauf les études portant sur la question de l'eau), ce qui contraste avec les années 1990, qui étaient l'époque la plus florissante pour les débats portant sur l'axe de développement du Yangzi³¹⁴. À titre d'exemple, dans le projet du développement de l'Ouest, la province du Sichuan et la municipalité de Chongqing tendent à gommer leur appartenance aux régions du moyen

³¹⁴ Résultat obtenu par le lancement d'une recherche à partir du mot clé « développement économique du bassin du Yangzi » (*changjiang liuyu jingji fazhan*) sur le système CNKI en juin 2011 : 89 ouvrages publiés entre 1990 et 1999, contre 21 ouvrages entre 2000 et 2011.

Yangzi en mettant en avant leur statut de « région ouest » afin de pouvoir participer à plusieurs politiques prioritaires. La surenchère des projets de développement régionaux a réorienté l'intégration du Sichuan dans la zone d'influence du delta de la rivière des Perles (700 km au sud de Chengdu) au lieu de celle du delta du Yangzi (2 000 km à l'est de Chengdu)³¹⁵. Tout cela est imputable à une politique de développement trop précipitée, laquelle ne tient pas compte de la réalité du rythme de développement du fait de l'immensité territoriale, elle est portée par l'idéologie d'équité spatiale que désire le gouvernement central et récupérée par les collectivités locales dans leur poursuite de gains économiques.

À première vue, nos analyses des politiques territoriales semblent devoir se munir d'outils supplémentaires pour être perspicaces. Afin de mieux analyser les répercussions des politiques territoriales sur le bassin du Yangzi et mesurer les capacités des autorités chinoises à maîtriser le territoire, nous allons mettre en œuvre une recherche plus affinée en analysant les recompositions spatiales de l'urbain dans le bassin du Yangzi.

III.3. L'évolution de l'organisation spatiale du bassin du Yangzi

Afin de mieux comprendre les disparités socio-économiques à l'échelle régionale existant dans le bassin du Yangzi, il importe d'effectuer une analyse de l'évolution politico-économique de la Chine, laquelle fait apparaître trois périodes clés : d'abord, une modernisation spatialement sélective imposée par la présence européenne à l'origine de l'opposition littoral / intérieur (1839-1936) ; ensuite, résultat des idéologies produites par le Parti nationaliste (*guomindang*) (1937-1942) et le maoïsme (1958-1978), un rééquilibrage du pays au détriment du littoral ; enfin, depuis 1978, une réouverture sur le monde extérieur laquelle conduit à un renforcement de la primauté du littoral sur l'intérieur jusqu'à nos jours ; elle se poursuit conjoncturellement, dès 2000, par le projet de développement de l'Ouest, qui a pour but d'affirmer une stratégie de développement fondée sur les avantages comparatifs.

³¹⁵ Il s'agit de la création de la région économique de l'extension du delta de la rivière des Perles par l'État en 2003. Cette région économique comprend neuf provinces (Fujian, Guangdong, Guangxi, Guizhou, Hainan, Hunan, Jiangxi, Sichuan, Yunnan) et les deux régions administratives spéciales de Hong Kong et Macao.

III.3.1. L'état embryonnaire : les macrorégions du Yangzi

Avec une organisation spatiale de plus en plus hétérogène, la complexité territoriale préindustrielle du XIX^e siècle a engendré, dans la vallée du Yangzi, à la fin de l'époque impériale, l'apparition perceptible d'inégalités socio-économiques. Pour mieux les identifier, les études sur les « macrorégions » proposées par l'anthropologue américain Skinner³¹⁶ nous permettent de comprendre la préexistence de ce déséquilibre. Afin de montrer que la Chine, à la fin de l'époque impériale, ne disposait pas d'un système territorial économiquement unifié, dans son examen sur la composition structurelle de l'espace chinois, Skinner a proposé une analyse régionale en divisant la Chine en neuf macrorégions³¹⁷. Se basant sur la coïncidence du système de marché macrorégional avec la structure physiographique du bassin hydrographique³¹⁸, chaque macrorégion est structurée par une hiérarchie urbaine de centres commerciaux reliant les différents marchés échelonnés³¹⁹, ce qui permet de distinguer un cœur-région où sont concentrées les ressources (terres cultivables, population, capitaux) et une région marginale où ces ressources s'amenuisent. Ces macrorégions diffèrent des provinces définies par le gouvernement des Qing à travers sa hiérarchie administrative.

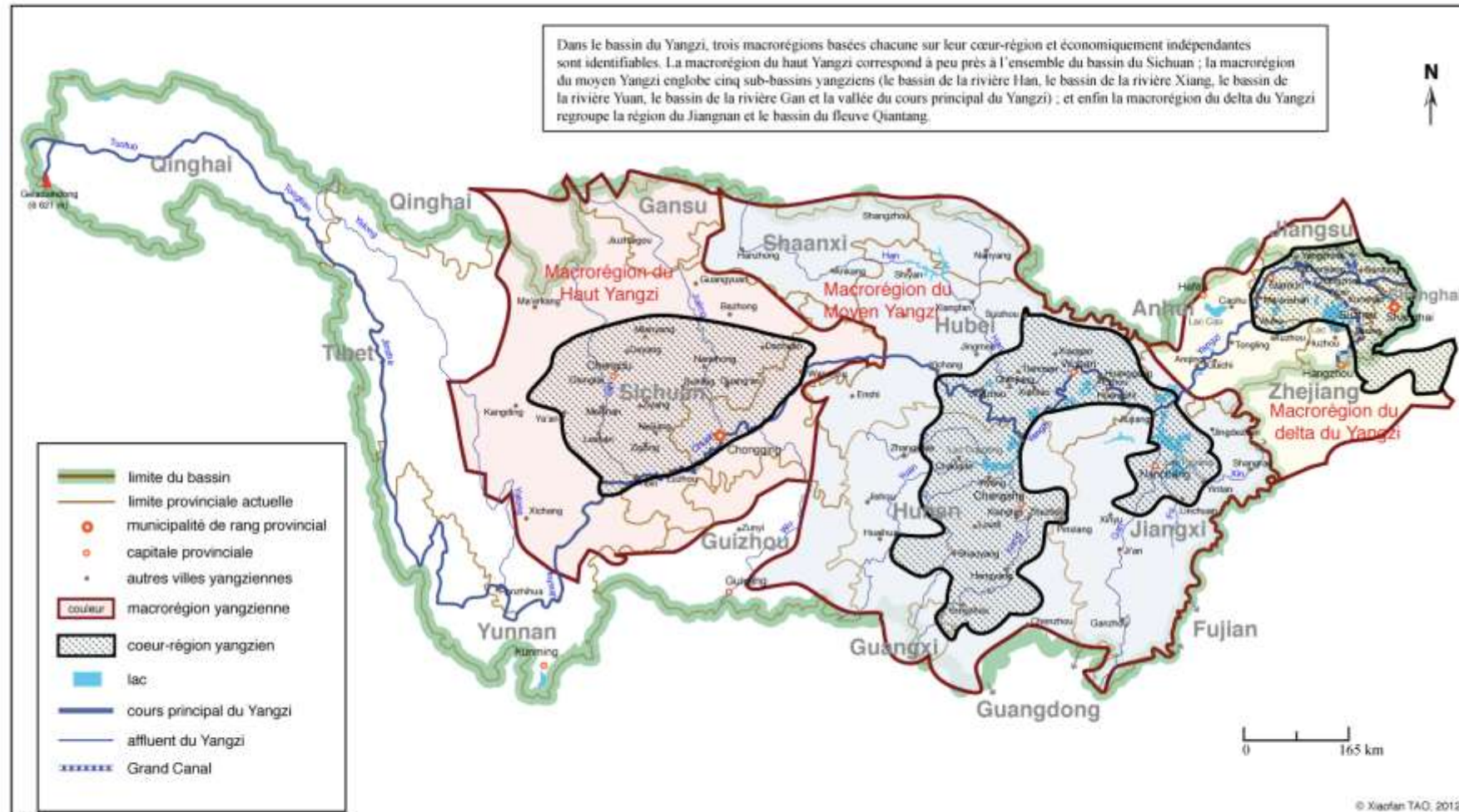
³¹⁶ SKINNER G. William, « Cities and the Hierarchy of Local Systems » in SKINNER G. William, dir., *The City in Late Imperial China*, Stanford, Stanford University Press, 1977, pp. 275-352 ; SKINNER G. William, « Regional Urbanization in Nineteenth Century China » in SKINNER G. William, dir., *ibid.* pp. 211-249 ; SKINNER G. William, « Presidential Address : The Structure of Chinese History » in *The Journal of Asian Studies*, no. 44-2, 1985, pp. 271-292.

³¹⁷ Ces neuf macrorégions sont : 1) la macrorégion de la Chine du Nord-Est, 2) la macrorégion de la Chine du Nord, 3) la macrorégion de la Chine du Nord-Ouest, 4) la macrorégion du haut Yangzi, 5) la macrorégion du moyen Yangzi, 6) la macrorégion du bas Yangzi, 7) la macrorégion de la Chine du Sud-Est, 8) la macrorégion du Lingnan et 9) la macrorégion du Yunnan-Guizhou. Source : SKINNER G. William, « Regional urbanization in Nineteenth-Century China », in SKINNER G. William, dir., *op. cit.*, 1977, pp. 216-217 ;

³¹⁸ « Chaque structure de l'économie macrorégionale a pris forme et a été totalement comprise dans une macrorégion géographique qui peut être définie en termes de bassin hydrographique. ». Source : SKINNER G. William, « Cities and the Hierarchy of Local Systems », in SKINNER G. William, dir., *op. cit.*, 1977, p. 280.

³¹⁹ Skinner définit chaque structure macrorégionale à partir d'indicateurs économiques : le réseau des transactions, déterminé par leur coût principal et la distance économique ; l'importance des flux de marchandises qui révèlent les points de concentration et les cœurs des régions économiques ; la densité de population qui conditionne la concentration des ressources et le pouvoir d'achat, deux facteurs fixant le seuil de la demande, et donc une distribution différenciée des ressources économiques.

**Carte 23 : Imbrication des macrorégions physiographiques dans le système fluvial et administratif du bassin du Yangzi
(à l'époque de la fin de la Chine impériale)**



Source : SKINNER G. William, « Cities and the Hierarchy of Local Systems », in G. W. SKINNER, dir., *The City in Late Imperial China*, Stanford, Stanford University Press, 1977, pp. 288-289.

Tableau 12 : Les données clés des macrorégions yangziennes pour 1843, 1893 et 1953

Macrorégion	Superficie (km ²)	1843*				1893				1953	
		Population** (hab.)	Densité (hab./km ²)	Population urbaine (hab.)	Nombre de lieux centraux ***	Population (hab.)	Densité (hab./km ²)	Population urbaine (hab.)	Nombre de lieux centraux	Population (hab.)	Densité (hab./km ²)
Le bas Yangzi	192 740	67 000 000	348	4 930 000	330	45 000 000	233	4 750 000	270	61 000 000	316
Le moyen Yangzi	699 700	84 000 000	120	3 777 000	303	75 000 000	107	3 905 000	293	92 000 000	131
Le haut Yangzi	423 950	47 000 000	111	1 950 000	170	53 000 000	125	2 503 000	202	68 000 000	160
Ensemble du bassin	1 316 390	198 000 000	150	10 657 000	803	173 000 000	131	11 158 000	765	221 000 000	168

Sources : SKINNER G. William, « *Cities and the Hierarchy of Local Systems* », in SKINNER G. William, dir., *The City in Late Imperial China*, Stanford, Stanford University Press, 1977, p. 287,
REN fang, « *Shijianya moshi yu zhongguo jindaishi yanjiu* » [La macrorégion et l'étude sur l'histoire de la Chine moderne], *Zhongguo jindaishi yanjiu* [Recherche sur l'histoire de la Chine moderne], no. 4, 2004, pp. 105-109.

* Selon Skinner, seules les statistiques de 1843 révèlent l'état agricole réel du bassin du Yangzi pré-industriel.

** Les données démographiques de 1843 sont des chiffres estimés.

*** Est qualifié de lieu central un bourg où la population est estimée à 2 000 habitants ou plus.

Dans le cadre de notre étude, l'intérêt de l'analyse macrorégionale est multiple : il est non seulement de mettre en relief une typologie différenciée des cités et des structures sociales urbaines, indépendante de la typologie administrative³²⁰, mais aussi d'aborder l'espace yangzien à partir de l'organisation territoriale et des processus d'implantation des villes.

Le recul des limites administratives au regard de la division macrorégionale

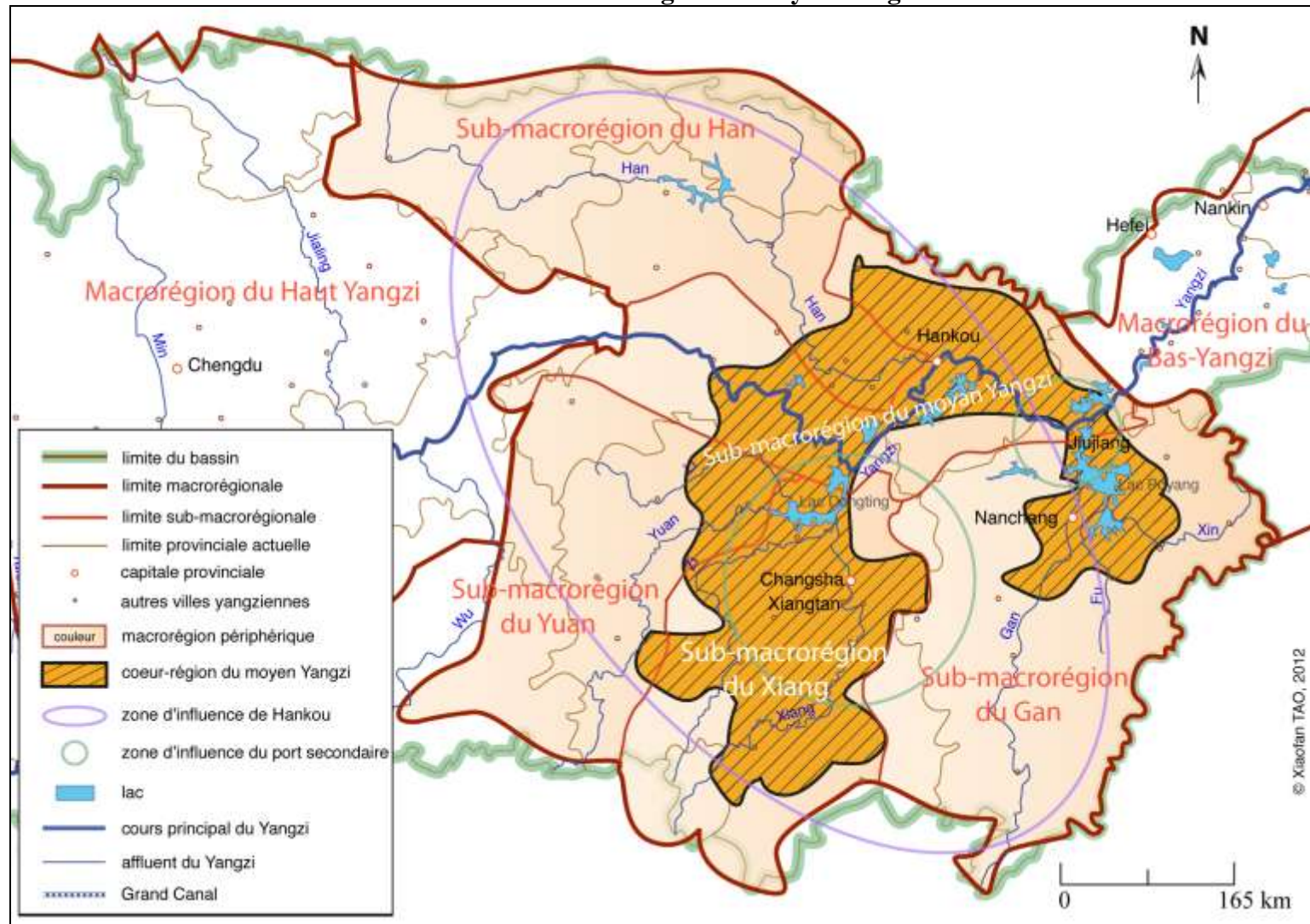
L'analyse macrorégionale a d'abord pour principal intérêt de mettre en lumière l'absence de coïncidence entre la délimitation administrative provinciale et le découpage en régions économiques. Les trois macrorégions yangziennes disposent chacune de leur propre réseau de villes et bourgs hiérarchisés en formant un système économique indépendant. Pour ces trois macrorégions, leur délimitation macrorégionale correspond à peu près à la démarcation des lignes de crête du bassin hydrographique mais est perturbée par le découpage administratif provincial. Ce qui se constate notamment dans les confins provinciaux entre le Hubei, le Hunan et le Jiangxi, et entre l'Anhui et le Zhejiang (*cf.* carte 23). Dès la fin du XIX^e siècle, le découpage administratif devient une entrave à l'organisation des activités économiques inter-provinciales et à la formation structurelle de régions économiques.

Prenons l'exemple de la macrorégion du cours moyen du Yangzi. L'ensemble de cet espace se compose de cinq sub-macrorégions, dont les cœur-régions sont situées le long de la vallée du cours principal du Yangzi et du bassin du Xiang. Les autres espaces (bassin du Gan, bassin du Han et bassin du Yuan) constituent les régions périphériques. Hankou est la ville dominante qui diffuse ses influences économiques à l'échelle de l'ensemble de la macrorégion. Pour quelques autres villes portuaires importantes comme celle de Jiujiang (porte d'entrée du lac Poyang depuis le Yangzi) et Xiangtan (port du Xiang), leur pouvoir économique peut atteindre jusqu'à une ou deux sub-macrorégions limitrophes³²¹. La délimitation administrative provinciale constitue un maillon faible pour la reconnaissance et la perception de l'organisation régionale émanant des forces socio-économiques.

³²⁰ LAMOUROUX Christian, « Les pérégrinations d'un modèle géographique (1965-2002) », *Études rurales*, no. 161-162, 2002, p. 266.

³²¹ SKINNER G. William, « Regional Urbanization in Nineteenth Century China », SKINNER G. William, dir., *op.cit.*, 1977, pp. 211-215.

Carte 24 : La macrorégion du moyen Yangzi



Source : SKINNER G. William, « Cities and the Hierarchy of Local Systems », in G. W. SKINNER, dir., *The City in Late Imperial China*, Stanford, Stanford University Press, 1977, pp. 288-289.

L'analyse des lieux centraux et la discontinuité régionale

Le deuxième intérêt de l'analyse de la macrorégion est d'éclairer les disparités régionales. En s'appuyant sur la théorie des « lieux centraux » et l'analyse régionale, Skinner distingue une double hiérarchie à la fois administrative et économique dans l'organisation spatiale. Les systèmes urbains, construits sur la base de cette hiérarchie, fournissent des aires de marché intégrées au niveau macrorégional, mais ils forment des ensembles discontinus à l'échelle du pays en particulier des cassures économiques intra-macrorégionales provoquent des clivages entre le cœur-région et la région marginale.

Selon plusieurs recherches sur le commerce à la fin de l'époque impériale³²², il apparaît que les transactions commerciales à l'intérieur de la macrorégion sont beaucoup plus fréquentes par rapport aux échanges inter-macrorégionaux. Les études de Skinner montrent que les trois macrorégions yangziennes à cette époque ont développé chacune, une économie agricole d'autarcie. Autrement dit, s'il n'y avait pas eu les transactions inter-macrorégionales des activités du transport de *caoyun* imposées par l'Empire, les macrorégions yangziennes auraient pu subsister indépendamment sans s'ouvrir sur l'extérieur. C'est donc la relation d'interdépendance entre le cœur-région et la région périphérique, qui amène l'ensemble de la macrorégion à se constituer comme une entité économiquement repliée sur elle-même. S'ajoutent à cela un commerce assez peu dynamique et des moyens de transport modestes, aussi très peu de communications s'établissent au-delà de la limite macrorégionale, même avec les macrorégions les plus proches³²³. Cette particularité confirme l'idée que le développement autarcique constitue le support essentiel pour garantir l'évolution de l'Empire chinois et dissimuler plus ou moins les inégalités économiques entre les différentes macrorégions³²⁴.

L'organisation spatiale à l'intérieur de chaque macrorégion semble encore plus essentielle pour faire apparaître les inégalités spatiales. D'abord, avec la théorie des « lieux centraux » et le système de la hiérarchie urbaine, Skinner analyse la structure macrorégionale chinoise à travers le réseau de marchés³²⁵. Il identifie au sein de chaque macrorégion la division

³²² D'après les études de Susumu Fuma sur Hangzhou (in JOHNSON Linda Cooke, *op. cit.*, pp. 47-80), d'Antonia Finnane sur Yangzhou (JOHNSON Linda Cooke, dir., *op. cit.*, 1993, pp. 117-151), de F.W. Mote sur Nankin (SKINNER G.William, dir., *op. cit.*, 1977, pp. 101-154).

³²³ SKINNER G.William, « *Urban and Rural in Chinese Society* », in SKINNER G.William, dir., *op. cit.*, 1977, pp. 253-274.

³²⁴ REN Fang, « *Shijianya moshi yu zhongguo jindaishi yanjiu* » [La macrorégion et l'étude sur l'histoire de la Chine moderne], *Zhongguo jindaishi yanjiu* [Recherche sur l'histoire de la Chine moderne], no. 4, 2004, pp. 70-122.

³²⁵ SKINNER G.William, « *Urban Development In Imperial China* », in SKINNER G.William, *op. cit.*, 1977, pp. 3-32.

suivante : le cœur-région et la région périphérique. Cette méthode a frayé deux nouveaux sentiers pour l'analyse régionale de la ville chinoise moderne et contemporaine : d'abord, une prise en compte de la fonctionnalité économique et commerciale de la ville chinoise qui rejette l'archétype webérien³²⁶, lequel donnait la primauté aux fonctions politiques et militaires de la ville³²⁷ ; ensuite, la dépendance indispensable de la ville chinoise vis-à-vis du réseau de marché structurel qui détermine son aire d'influence économique régionale.

Ensuite, la division entre un cœur-région dynamique et une région périphérique sous-développée permet de repérer que les contrastes économiques sont plus fréquents à l'intérieur de la macrorégion (entre le centre et la périphérie) qu'au niveau supérieur. Les faibles échanges entre les macrorégions dus aux conditions de transports médiocres exigent par conséquent une intensification de la communication interne en renforçant le système hiérarchique des villes et bourgs et la dynamique du marché interne au sein de la macrorégion. Bien que l'influence économique récurrente entre le cœur-région et les régions périphériques soit réelle, et que plus spécifiquement la capacité économique du pôle urbain à contrôler l'ensemble du marché macrorégional soit décisive, cependant, à l'époque de la Chine impériale, la capacité de la ville centrale en matière de concentration de la population et d'accumulation de richesses est limitée par le niveau de développement atteint, aussi l'éloignement du pôle urbain devient-il la principale cause qui creuse l'écart économique. Le contraste économique dans une macrorégion entre le cœur-région et les régions périphériques a été identifié par Skinner comme la source des principales inégalités socio-économiques pendant la Chine de la fin de l'époque impériale³²⁸. En revanche, la conjonction d'une structure de l'économie marchande unitaire et vulnérable³²⁹ et d'un marché disloqué à

³²⁶ Le modèle de la ville chinoise de Max Weber est fondé sur une théorie qui considère que le système hiérarchisé de la ville dépend de la légitimation de celle-ci par le système de l'appareil bureaucratique et administratif. Il conclut ainsi que la fonction administrative représente le pouvoir essentiel de la ville chinoise, tandis que la survie de celle-ci dépend fondamentalement de l'acquisition d'impôts fonciers ruraux et des subventions allouées par l'État central. La ville chinoise ne dispose pas par elle-même du pouvoir de création de richesses. De surcroît, le mode de pensée traditionnel et le système politique impérial empêchent la ville chinoise d'accéder à une gouvernance urbaine suffisamment autonome. Par conséquent, la ville entretient un lien stable avec les campagnes alentours. Cependant, cette interdépendance ville / campagne affaiblit la production du pouvoir économique urbain, l'apparition de la véritable ville commerciale et autonome semble irréalisable pendant l'époque de la Chine impériale ; car en effet, selon François Perroux, le principal critère pour la création d'un pôle régional est que le pouvoir économique dépasse le pouvoir administratif.

³²⁷ WEBBER Max, *La ville* (extrait du tome II d'Économie et société traduction par Ph. Fritsch), Paris, Aubier, 1982, pp. 128-138.

³²⁸ SKINNER G. William, « Urban Development In Imperial China », in SKINNER G. William, dir., *op. cit.*, 1977, pp. 3-32.

³²⁹ Les résultats des recherches de Skinner montrent qu'à la fin de l'époque de la Chine impériale, l'évolution des villes chinoises est à la peine : d'une part, le développement des grandes villes est accéléré mais leur nombre reste très limité ; d'autre part, une myriade de petites villes et bourgs surgissent mais sont rivés à une simple fonction identique ou unitaire (manufacture, commerce, administration, militaire etc.). Associé à un niveau de transport modeste, les trois macrorégions qui composent le bassin du Yangzi semblent loin d'être unifiées tant au

l'échelle du bassin conduit conjoncturellement à renforcer la communication entre la ville et la campagne. Les rapports ville-campagne se révèlent être un continuum et ne sont plus intermittents, puisque le village devient l'élément d'un système commercial intégré : l'aire de marché. Jusqu'à la fin de la Chine impériale, dans le bassin du Yangzi, l'espace rural et l'espace urbain connaissent leur plus forte communion.

L'étude sur la composition macrorégionale nous fournit une méthode d'analyse soutenable pour comprendre l'organisation spatiale du bassin du Yangzi. Cependant, des incertitudes à propos notamment de la relation inter-macrorégionale yangzienne posent question. Elles ont été soulevées par plusieurs chercheuses : ainsi, Antonia Finnane et Linda Cooke Johnson remettent-elles en question l'affirmation de Skinner, selon laquelle une faible communication aurait été entretenue entre les trois macrorégions yangziennes. À travers leurs études sur le réseau de transport fluvial de Yangzhou, la plus grande ville portuaire historique chinoise, ces chercheuses affirment que le transport fluvial du cours principal du Yangzi permet de renforcer la communication inter-macrorégionale yangzienne³³⁰. En outre, le dynamisme des commerçants chinois comme ceux de Huizhou (Anhui) (*huishang*)³³¹ permet de créer un réseau commercial et de solidarité financière, lequel domine un grand nombre de marchés locaux dans le bassin durant plus de trois cents ans (XVI^e-XIX^e siècles). Grâce à ce réseau, le gros de leurs marchandises en provenance du delta du Yangzi gagne le marché de Chengdu et Chongqing dans le haut Yangzi³³².

III.3.2. La genèse de l'opposition littoral / intérieur

Avec les investissements des capitaux occidentaux et les transferts de technologies, la dynamique commerciale inter-macrorégionale traditionnellement assurée par le transport fluvial est renforcée dès 1842 lors de l'ouverture forcée des ports yangziens au commerce extérieur. L'implantation des entreprises étrangères dans les ports ouverts et l'intensification

niveau de l'organisation du réseau de marché régional qu'au niveau de la structuration du système de villes et bourgs. Seuls les échanges intermacrorégionaux en quantité limitée imposés par l'État ou exercés par des guildes commerciales régionales peuvent s'effectuer grâce au transport fluvial entre les quatre plus grandes villes régionales : Nankin, Hangzhou, Wuhan et Chongqing.

³³⁰ JOHNSON Linda Cooke, *op. cit.*, 310 pages.

³³¹ *Huishang* désigne les marchands originaires de Huizhou (Anhui), qui sont particulièrement puissants dans les activités commerciales durant les dynasties des Ming et Qing. Entre les XVI^e et XIX^e siècles, le *huishang* occupe le statut social le plus illustre parmi tous les commerçants chinois. Plus de 70 % des adultes masculins du Huizhou exercent ces activités commerciales. Leur nombre, leurs capitaux, leurs branches de commerce et leur réseau de commerce les placent en tête des commerçants chinois. Leurs activités économiques s'étendent partout dans les zones urbaines comme dans les espaces ruraux. Les *huishang* commencent à décliner à la veille de la première guerre de l'Opium. ZHANG Haipeng et WANG Tinyuan, *Huishang yanjiu* [L'étude des commerçants de Huizhou], Hefei, Anhui renmin chubanshe, 1995, pp. 19-21.

³³² *Ibid.* pp. 26-32.

des flux de personnes³³³ permettent le développement industriel et urbain. Dans le bassin du Yangzi, la mutation industrielle fortement vive dans les secteurs de la manufacture (notamment pour l'industrie textile, meunière et du tabac), du commerce et des services provoque l'afflux de plusieurs millions de personnes dans les villes et l'explosion de la population urbaine (cf. tableau 13). Le développement industriel accompagné de l'exploitation des mines et l'implantation du chemin de fer ont permis l'apparition de nouvelles villes minières comme Pinxiang (ville créée pour l'exploitation du charbon au Jiangxi) et Zhuzhou (point final de la grande artère ferroviaire transversale Hangzhou-Zhuzhou au Hunan). Les grandes villes régionales telles que Nankin, Wuhan et Chongqing ont connu un important élargissement de leur espace bâti afin d'accueillir plus de populations et d'industries (cf. tableau 13). Notamment, Shanghai, qui devient la ville commerciale la plus prospère du pays offre au bassin du Yangzi une force motrice pour le développement économique. Localisés le long du Yangzi, depuis le littoral vers l'intérieur, les ports ouverts conformément aux « traités inégaux » deviennent, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, les pôles de modernisation du pays. Suite à cette ouverture effectuée de façon graduelle, le commerce régional établi à partir de trois grandes villes dominantes macrorégionales (Shanghai, Hankou et Chongqing) a connu une importante intensification.

³³³ Les migrations provinciales dans le bassin du Yangzi pendant la Chine moderne sont compliquées par les bouleversements politiques, les guerres et le déplacement fréquent des commerçants. Selon une recherche sur la démographie historique de la Chine, toutes les provinces du bassin du Yangzi ont connu une alternance entre forte augmentation et baisse de la population durant cette période. Conséquence de l'urbanisation et l'industrialisation, l'exode rural notamment en matière de main-d'œuvre paysanne masculine s'engageant dans l'industrie urbaine a été identifié par Yang Zihui. Presque toutes les villes portuaires yangziennes ont eu une forte concentration d'habitants. En outre, les recherches de Yang montrent que les immigrants qui s'installent à Shanghai sont pour la plupart originaires du Jiangsu et du Zhejiang, les autres migrants viennent des régions du cours moyen et du cours supérieur du bassin du Yangzi et des régions côtières lointaines. Quant aux autres grandes villes comme Nankin, Hankou et Chongqing, il s'agit plutôt d'un mouvement migratoire intra-provincial. Pour les ports yangziens de moindre importance, leur population est très fortement perturbée par le déplacement des commerçants venant du delta du Yangzi. Sources : YANG Zihui, *Zhongguo lidai renkou tongji ziliao yanjiu* [Statistiques et l'évolution historique de la démographie en Chine], Pékin, Gaige chubanshe, 1996, p. 1355 ; ZHANG Zhongli et XIONG Yuezhi, *op. cit.*, pp. 438-442.

Tableau 13 : L'évolution démographique et de l'espace bâti dans les villes riveraines yangziennes (1840-1930)

Ville	Population			Espace bâti (km ²)	
	1840	1906	1930	1840	1945
Shanghai	192 000	840 000	2 819 000	17	150
Zhenjiang		168 000	147 000		
Nankin		700 000	522 000		
Wuhu		137 000	136 000		
Anqing		40 000	111 000		
Hankou	20 000	1 770 000	1 574 000	6	35
Yichang		45 000	110 000		
Shashi		80 000	190 000		
Chongqing	60 000	600 000	624 000	4	7

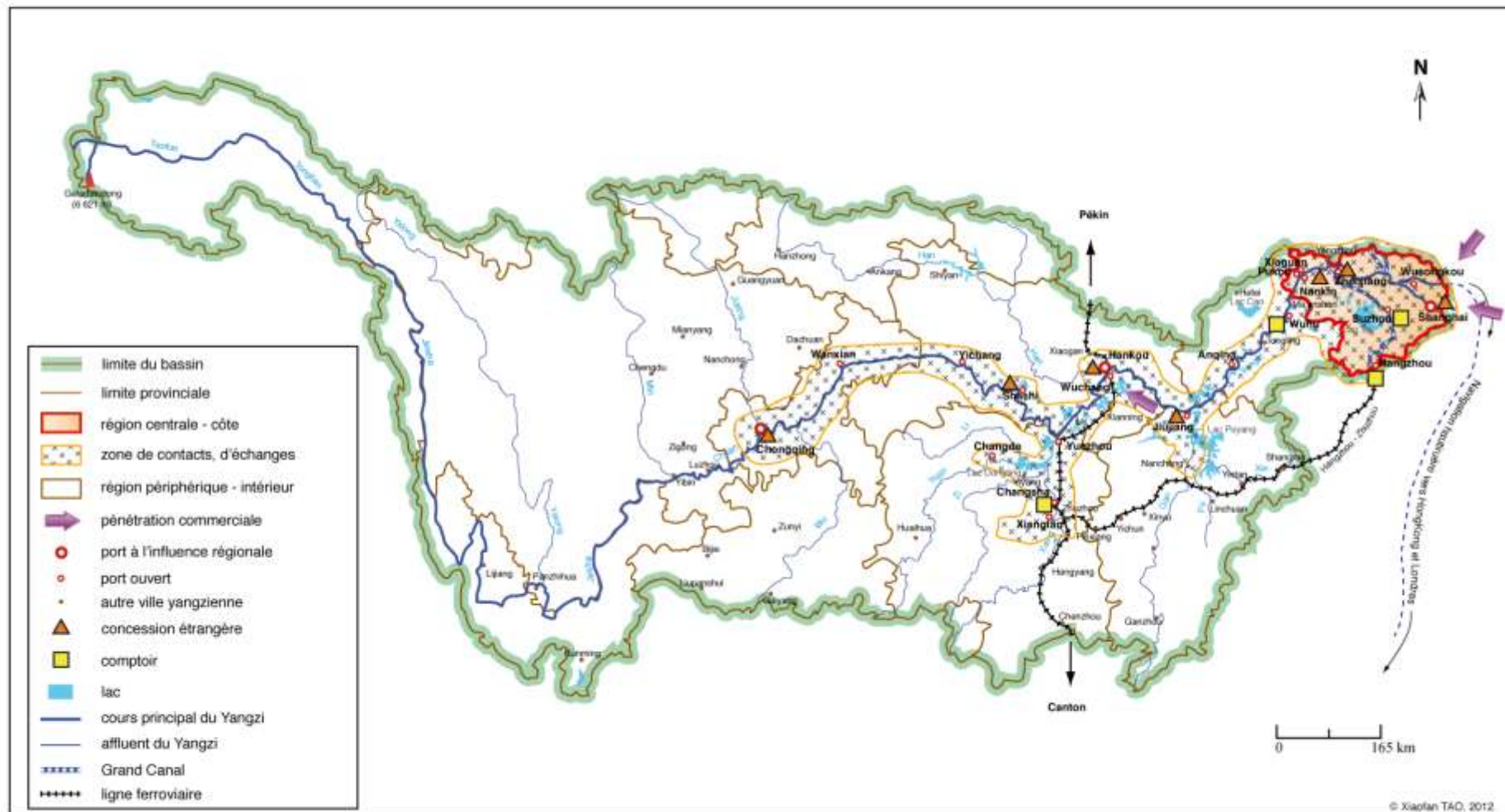
Source : JIANG Tao, *Zhongguo jindai renkoushi* [Histoire de la démographie de la Chine moderne], Hangzhou, Zhejiang renmin chubanshe, 1993, p. 341.

Tableau 14 : L'évolution de l'organisation régionale du bassin du Yangzi (1843-1893)

Région	Superficie (km ²)	1843			1893			
		Nombre de villes et bourgs	Densité (nombre de villes/km ²)	Population urbaine / population totale (%)	Nombre de villes et bourgs	Densité (nombre de villes/km ²)	Population urbaine / population totale (%)	Nombre de grande ville (pop. ≥ 50 000)
Delta du Yangzi	192 740	330	17,12	7,40 %	270	14,01	10,60 %	1
Moyen Yangzi	699 700	303	4,33	4,50 %	293	4,19	5,20 %	1
Haut Yangzi	423 950	170	4,01	4,10 %	202	4,76	4,70 %	1
Bassin du Yangzi	1 316 390	830	6,10	4,90 %	765	5,81	5,60 %	3

Source : SKINNER G. William, « Regional urbanisation in Nineteenth-Century China », in SKINNER G. William, dir., *The City In Late Imperial China*, Stanford, Stanford University Press, Stanford, California, 1977, pp. 236-245.

Carte 25 : L'organisation spatiale du bassin du Yangzi à la fin de l'époque de la Chine impériale et sous la République (1840-1936)



Source : FEI Chengkang, *Zhongguo zujieshi* [L'histoire des concessions étrangères en Chine], Shanghai, Shanghai kexue chubanshe, 1991, pp.427-457.

Chongqing

Par rapport aux autres grandes villes yangziennes, l'ouverture du port de Chongqing a été réalisée tardivement à partir de 1891. L'arrivée des bateaux à vapeur dans le port de Chaotian permet à cette ville de rompre avec la tradition de culture rurale et la bureaucratie impériale. À la veille du XX^e siècle, les produits commerciaux occidentaux sont largement diffusés dans les marchés locaux du Sichuan *via* le port de Chongqing. À titre d'exemple, dès 1910, la société pétrolière et gazière américaine Exxon Mobil Corporation a écoulé son kérosène à Chongqing ; puis en 1913, elle a délocalisé des entrepôts à Chongqing et à Wanxian, et un siège régional servant au marché du bassin du Sichuan a été implanté à Chongqing la même année³³⁴. En 1912, la collecte des marchandises locales (thé épice, plantes et substances médicamenteuses, etc.) pour le commerce extérieur par les entreprises étrangères d'exportation était principalement concentrée à l'intérieur du Sichuan ; avec l'intensification des échanges régionaux pendant les années 1920 et 1930, la zone de collecte des produits a été élargie jusqu'au Hubei, au Guizhou et au Yunnan³³⁵. Chongqing contrôle alors presque tous les réseaux de marchés des régions de la Chine du Sud-Ouest.

Hankou

Avec une localisation plus proche de l'embouchure du Yangzi et une ouverture décidée avant celle de Chongqing, le port de Hankou, dès 1846, s'est ouvert au commerce extérieur. La ligne de navigation fixe Shanghai-Hankou a été établie au début des années 1860 ; vers la fin des années 1870, *via* Hankou, les flottes commerciales étrangères peuvent remonter librement jusqu'à Yichang³³⁶. La diffusion de l'influence économique de Shanghai et la généralisation de la navigation en bateau à vapeur sur le Yangzi conduisent à l'interpénétration des zones commerciales yangziennes désormais contrôlées par Shanghai et le réseau commercial macrorégional du moyen Yangzi, traditionnellement centré sur Wuhan, se fragmente. Ainsi Wuhan, un port qui accueille principalement les marchandises en provenance du Hubei, du Hunan et du Jiangxi, devient-il brusquement un centre tributaire de Shanghai pour la collecte et la redistribution des marchandises d'importation et d'exportation de la Chine intérieure. Hankou devient le partenaire principal de Shanghai en matière de transbordement des produits commerciaux extérieurs. Les entrepôts de Hankou stockent

³³⁴ *Chongqing gongshangyeshi* [Les archives de l'histoire de l'industrie et du commerce de Chongqing], Chongqing, Chongqing chubanshe, pp. 94-95.

³³⁵ *Ibid.*, p. 100.

³³⁶ Pi Mingma, dir., *Jindai Wuhan chengshishi* [L'évolution de la ville de Wuhan à l'époque de la Chine moderne], Pékin, Zhongguo shehui kexue chubanshe, 1993, p. 18-20.

d'une part une grande quantité des marchandises industrielles importées par Shanghai ; et d'autre part, ils accueillent les produits locaux originaires de la Chine centrale et occidentale, destinés à l'exportation³³⁷. Ensuite, avec le développement des transports terrestres, notamment grâce à l'achèvement des lignes ferroviaires à échelle nationale (Pékin-Hankou ; Wuchang-Canton), la ville de Hankou est communément désignée comme nœud de communication fluvial / terrestre. Cependant, au niveau du commerce régional du bassin du Yangzi, sous contrôle de Shanghai, Hankou conserve un statut de port-relais. Même si elle possède l'accès direct à la navigation hauturière (ligne Hankou-Shanghai-Hong Kong-Londres), les transactions bassin du Yangzi / pays étrangers par cette ligne sont exercées uniquement dans les ports de Shanghai, aucun contact direct entre Hankou et Londres n'a été établi³³⁸. Sans réelle communication avec le monde extérieur, le port de Hankou ne permet pas de construire un véritable point d'interface pour le commerce extérieur du moyen Yangzi. De plus, à partir du XX^e siècle, le nouveau débouché terrestre vers l'Océan, la construction de lignes de chemin de fer comme celle de Zhegan (Hangzhou-Zhuzhou), qui passe à proximité de Changsha et Nanchang, et celle de Wuchang-Canton, qui passe par Changsha, a permis aux provinces du Hunan et du Jiangxi de ne plus autant dépendre du réseau de marché traditionnel régional, centré sur le port de Hankou. Par conséquent, l'intensification du commerce régional due au développement du transport fluvial et terrestre a permis de franchir la délimitation macrorégionale en accélérant l'intégration des activités économiques du moyen Yangzi dans la zone économique du delta du Yangzi ou celui du delta de la rivière des Perles. Avec l'affaiblissement de la force de cohésion régionale de Hankou, une implosion macrorégionale du moyen Yangzi se produit : Hunan et Jiangxi commencent à tenter de s'intégrer dans les zones d'influence de nouveaux pôles économiques régionaux puissants comme Shanghai et Canton.

Shanghai

Dans le delta du Yangzi, l'ouverture du port de Shanghai en 1842 lui a rapidement permis de remplacer Canton, pour devenir le plus important port pour le commerce extérieur du pays³³⁹. Vers l'Océan, la ligne maritime Shanghai-Hong Kong-Londres a été établie en 1846 ; et vers l'intérieur, le port de Shanghai possède des liens commerciaux avec la plupart des

³³⁷ ZHANG Zhongli et XIONG Yuezhi, *op. cit.*, pp. 68-76.

³³⁸ MURPHEY Rhoads, *Shanghai : Key to Modern China*, Harvard U.P., 1953, pp. 232-239.

³³⁹ MAO Boke et ZHOU Yilin, *Shanghaigang : cong qinglong dao waigaoqiao* [L'évolution du port de Shanghai : de Qinglong à Waigaoqiao], Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, 1991, p. 49.

villes chinoises ; son aire d'influence commerciale se fait sentir sur l'ensemble de la Chine littorale, le bassin du Yangzi et une grande partie de la Chine du Sud³⁴⁰.

Grâce à son ouverture, Shanghai, qui a dépassé Nankin en dominant le delta du Yangzi, devient le pôle économique de l'ensemble du bassin du Yangzi, avec pour conséquence un nouvel ordre spatial pour l'ensemble de la vallée. Après l'ouverture de 1842, avec l'intensification du commerce extérieur, un changement d'orientation des flux de capitaux et de marchandises se dessine : le commerce d'exportation et d'importation s'effectue principalement entre les régions littorales et les régions intérieures yangziennes en remplacement de l'ancien itinéraire vital des activités du transport de *caoyun* qui faisait traditionnellement le lien entre la Chine du Sud et la Chine du Nord ; dans le bassin du Yangzi, une nouvelle organisation des activités commerciales avec pour pivot les villes yangziennes voit le jour. Grâce au dynamisme du commerce régional accélééré par les activités d'exportation et d'importation, Shanghai a entretenu un fort lien avec toutes les villes portuaires yangziennes ouvertes en leur octroyant une importante fonction commerciale³⁴¹. Par conséquent, à l'organisation spatiale macrorégionale reposant traditionnellement sur les marchés locaux se substitue un nouveau dispositif « port-hinterland » (*gangkou-fudi*)³⁴², résultant du commerce portuaire du Yangzi. Ce nouvel ordre de l'organisation de l'espace est exercé par un double dispositif : d'une part, Shanghai devient le port dominant, en vertu de son rayonnement vers les autres grands ports provinciaux au bord du Yangzi, l'ensemble du bassin devenant son hinterland étendu ; d'autre part, à l'intérieur de chaque province, avec l'intensification des liens entre port et arrière-pays, un port yangzien majeur entretient étroitement des échanges commerciaux avec les marchés locaux.

³⁴⁰ WU Songdi, *Zhongguo bainian jingji pintu : Gangkou chengshi jiqi fudi yu zhongguo xiandaihua* [Atlas de l'économie séculaire de la Chine : villes portuaires, hinterlands et modernisation du pays], Qingdao, Shandong huabao chubanshe, 2006, p. 48.

³⁴¹ Sous l'influence économique de Shanghai, les villes riveraines yangziennes ont développé une importante fonction en matière de commerce. Les statistiques douanières de 1936 montrent que 79 % des valeurs du commerce d'exportation des marchandises de la Chine réalisées par le transport fluvial ont été accomplies dans le bassin du Yangzi et 63 % pour le commerce d'importation. ZHANG Zhongli, *Dongnan yanhai chengshi yu zhongguo jindaihua* [Les villes côtières et la modernisation de la Chine], Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, 1996, p. 59.

³⁴² Terme chinois inventé par Dai Angang, professeur d'histoire de l'Université Fudan. DAI Angang, *Gangkou chengshi fudi : Shanghai yu changjiang liuyu jingji guanxi de lishi kaocha* [Port et hinterland : Étude sur l'évolution des liens entre Shanghai et le bassin du Yangzi], Shanghai, Fudan daxue chubanshe, 1998, 225 pages.

Tableau 15 : Bilan des transactions commerciales effectuées entre Shanghai et les autres grands ports yangziens en 1936
(exprimé en pourcentage)

Ville	Sorties de marchandises vers Shanghai (%)	Entrées de marchandises depuis Shanghai (%)
Chongqing	51	83
Wanxian	51	69
Yichang	47	15
Shashi	81	45
Changsha	68	62
Hankou	79	59
Jiujiang	80	78
Wuhu	23	86
Nankin	53	60
Zhejiang	45	31

Source : *Zhongguo buji maoyi* [Commerce portuaire : 1936-1940], Pékin, Zhongguo kexue yanjiusuo congkan, 1951, pp. 12-25.

À partir du réseau du commerce fluvial, Shanghai a réussi à organiser autour d'elle, en premier lieu, un réseau commercial très dynamique englobant le delta du Yangzi. Grâce aux réseaux de voie d'eau et de canaux deltaïques, les grandes villes comme Suzhou, Hangzhou, Nankin, et de nombreuses petites villes et bourgs deltaïques, sont devenues l'hinterland direct de Shanghai, en constituant un arrière-pays puissante en matière de production agricole, manufacturée et de navires, de marché de négoce et de finance. Ensuite, avec la construction de la ligne ferroviaire est-ouest de Zhegan (Hangzhou-Zhuzhou), qui fait la liaison entre le delta du Yangzi et les régions intérieures, tout en continuant à s'appuyer sur le réseau fluvial du Yangzi, à travers le commerce entre Shanghai et les ports yangziens ouverts ainsi que les activités de guildes régionales³⁴³, Shanghai entretient des liens commerciaux étroits avec les villes portuaires yangziennes et les grandes villes capitales provinciales du bassin. En effet, parmi les produits étrangers importés par Shanghai, seulement 20 % vont être consommés sur place, les 80 % restant vont être expédiés dans la Chine intérieure, transitant obligatoirement dans les ports yangziens, notamment dans les cinq ports majeurs que sont Zhenjiang, Wuhu, Jiujiang, Hankou et Chongqing³⁴⁴.

Le commerce extérieur est le moteur de la croissance de Shanghai et de l'ensemble des régions deltaïques du Yangzi. Cependant, au moment où l'industrialisation et l'urbanisation stimulent la circulation des marchandises et l'élargissement du marché, un phénomène spatial

³⁴³ Dans le bassin du Yangzi, les activités des guildes commerciales étaient particulièrement florissantes pendant l'époque de la Chine moderne. Il arrive même que des entreprises shanghaiennes à titre privé investissent à Wuhu pour élargir leur commerce. Source : ZHANG Zhongli, *op. cit.*, p. 243.

³⁴⁴ *Ibid.*, pp. 167-191.

ambivalent surgit : suivant le degré de la pénétration des activités économiques étrangères dans le bassin du Yangzi et l'ouverture spatiotemporelle des villes yangziennes, sans toucher l'espace rural, la modernisation et le développement économique sont particulièrement concentrés dans les villes-ports yangziennes, notamment dans la ville estuaire de Shanghai. Ce qui entraîne une cassure radicale entre les régions deltaïques et les régions intérieures. À titre d'exemple, dès 1860, le chiffre d'affaire du commerce extérieur de Shanghai représente plus de 50 % de celui du pays. En 1930, elle concentre plus de 60 % des investissements étrangers de la Chine, et à l'échelle du bassin, elle accueille 70 % des investissements étrangers, alors que seulement 15 % sont destinés à Hankou et 15 % pour le reste des ports yangziens³⁴⁵. Ce mode d'investissement renforce la polarisation de Shanghai et l'urbanisation généralisée des ports yangziens. Les conséquences spatiales qui en découlent amorcent une réorganisation spatiale du bassin renversant le dispositif territorial de la délimitation macrorégionale ; désormais tournées vers l'extérieur, les régions yangziennes abandonnent ainsi leur existence autarcique. À partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle, ce sont les ports fluviaux qui modèlent l'organisation de l'espace du bassin du Yangzi. Notamment, grâce à la concentration de la population, des investissements, des entreprises industrielles et des transports à Shanghai, la capacité de diffusion de l'influence de Shanghai fait naître un contraste « centre / périphérie » : une fois éloigné de Shanghai, l'espace devient marginal. C'est ce contraste qui explique que, parmi les quatre plus grands marchés du riz traditionnels du pays : Shashi, Jiujiang, Wuhu et Wuxi, seul ce dernier a pu conserver son statut face à la concurrence de l'exportation du riz d'Amérique latine à Shanghai au XX^e siècle³⁴⁶. En effet, c'est la proximité de Shanghai avec la ville de Wuxi, laquelle bénéficie pleinement de sa sphère d'influence, qui est à l'origine de ce résultat. En conséquence, la concentration du secteur économique à Shanghai et l'intensification des activités commerciales entre celle-ci et les autres ports yangziens, qui auraient dû conduire à l'intégration économique pour l'ensemble du bassin, y ont fait apparaître des enclaves et des inégalités socio-économiques.

En somme, ce sont l'ouverture forcée et la modernisation exogène qui obligent le bassin du Yangzi à s'engager sur la voie d'une « civilisation de la côte »³⁴⁷. Les investissements et le développement « confisqués » par Shanghai provoquent un fort déséquilibre territorial en matière de répartition de la population, des villes, des industries, des finances, des transports dans le bassin du Yangzi. En l'absence d'une volonté politique chinoise ou étrangère pour

³⁴⁵ Sun Mintang et Wang Jinyu, *L'histoire de l'industrialisation de la Chine moderne*, [Zhongguo jindai gongyeshi ziliao], tome 2, Pékin, Kexue chubanshe, p. 407

³⁴⁶ WU Songdi, *op. cit.*, pp. 129-130.

³⁴⁷ BERGERE Marie-Claire, *op. cit.*, 2007, p. 60.

contrôler cette évolution, ce développement spontané a conduit à une dissymétrie de l'économie, puisque les investissements et les implantations industrielles sont très inégalement répartis entre Shanghai et les autres villes yangziennes. L'hypertrophie de Shanghai empêche le développement de transport et d'infrastructures dans les autres villes yangziennes. Par exemple, le très mauvais état du port de Shashi (Hubei) et l'insuffisance de financement ont poussé les Britanniques à y retirer, après seulement deux ans d'installation leur consulat³⁴⁸. Cette prépondérance de Shanghai se ressent également jusqu'au haut Yangzi : avant 1950, aucune ligne ferroviaire n'a été construite pour désenclaver le Sichuan. Tout se borne aux régions deltaïques, la primauté de Shanghai isole les autres villes yangziennes et crée un fossé entre le delta du Yangzi et le bassin intérieur. Précisons que ce fractionnement le long du Yangzi persiste jusqu'à nos jours. En somme, c'est un coût que doit nécessairement payer le bassin lors de ses premiers pas vers le monde extérieur, ainsi que ses régions pauvres intérieures qui commencent à tout juste à se moderniser.

III.3.3. À la recherche de l'« équit éspatiale » (1937-1942 et 1958-1976)

Si l'on considère que, pendant l'époque moderne, la modernisation spatialement sélective, laquelle privilégie particulièrement le développement de Shanghai au détriment de l'intégration territoriale du bassin du Yangzi, n'est pas le fruit d'un volontarisme des pouvoirs publics chinois ou étrangers³⁴⁹, l'organisation spatiale du bassin poursuivie après la fondation de la République populaire de Chine semble par contraste résulter d'une décision purement politique. Dans la Chine du XX^e siècle, qui a connu de nombreux bouleversements sociaux, la décision politique autoritaire joue un rôle clé dans l'organisation territoriale du bassin du Yangzi. De ce fait, le développement urbain, la répartition de l'industrie, la distribution des ressources, l'organisation sociale voire la façon de penser sont contrôlées par un État fort. En conséquence, la structuration spatiale de la vallée du Yangzi se ressent de cette planification rigide.

³⁴⁸ FEI Chengkang, *Zhongguo zujieshi* [L'histoire des concessions étrangères en Chine], Shanghai, Shanghai Kexue chubanshe, 1991, p. 173.

³⁴⁹ BERGERE Marie-Claire, *op. cit.*, 2007, p. 61.

Face à la primauté du développement du delta du Yangzi par rapport au bassin intérieur et conformément aux stratégies de développement régional (1937-1942 et 1958-1976), des processus de rééquilibrage territorial ont été menés de façon volontariste. Un transfert des industries vers le moyen et le haut Yangzi pendant la guerre sino-japonaise par le parti nationaliste est renforcé plus tard avec la volonté affichée du gouvernement de Mao Zedong de supprimer les inégalités socio-géographiques. Beaucoup trop coûteux et faute d'efficacité tactique, ces processus qui se déroulent en trois étapes n'ont finalement pas réussi à redonner au bassin une cohérence pertinente.

La politique de rééquilibrage territorial du parti nationaliste

À partir de 1927, le gouvernement de la République de Chine a planifié un projet d'aménagement ambitieux à l'échelle nationale, fondé sur l'idéologie de modernisation du pays conçue par Sun Yat-sen³⁵⁰. Conséquence d'un gouvernement pro-américain³⁵¹, le littoral et le bassin du Yangzi sont considérés comme les deux pivots de développement économique du pays pour accueillir les investissements étrangers. Dans le bassin du Yangzi, une série de projets de grande ampleur a été conçue, tels que le projet urbain pour le développement de la capitale de Nankin, la planification ferroviaire centrée sur Nankin et la planification de l'aménagement du bassin du Yangzi³⁵².

Cependant la poursuite de cette logique de priorité de développement donnée au littoral est rapidement retirée de l'ordre du jour du fait de la guerre sino-japonaise. L'invasion par les Japonais de la Chine littorale a eu pour conséquence économique, le repli de l'industrie nationale vers l'intérieur opéré par le nationaliste Tchiang Kai-shek. Le développement économique et la construction du réseau de transport se sont déplacés vers le moyen Yangzi et le haut Yangzi, alors que plus de 80 % des installations industrielles demeurent malgré tout

³⁵⁰ Dans son principal traité politique *Le développement international de la Chine* écrit en 1920, Sun Yat-sen préconise un aménagement du territoire à l'échelle de l'ensemble du pays. En tant que région stratégique, le bassin du Yangzi devait accueillir plusieurs grands projets ambitieux : la construction du port maritime international de Shanghai ; l'implantation des lignes ferroviaires transversales le long du Yangzi ; la construction du centre de communication ferroviaire national de Nankin ; le désenclavement du Sichuan par le biais du développement des transports (notamment par les voies ferrées) ; l'aménagement du bassin hydrographique du Yangzi et la création de la Commission des ressources en eau du Yangzi. SUN Yat-sen, *Sunzhongshan quanji* [Collection complète des œuvres de Sun Yat-sen], Pékin, Zhonghua shuju, 1985, pp. 280-330.

³⁵¹ Depuis Sun Yat-sen, le parti nationaliste applique une politique extérieure qui est très influencée par les États-Unis. Sun Yat-sen fait dépendre la modernisation du pays essentiellement des investissements des pays occidentaux développés (y compris le Japon). Pour attirer ces investissements, la primauté de développement économique du pays a été ainsi donnée aux grandes villes littorales et celles situées le long du Yangzi.

³⁵² Au début des années 1930, après la mise en place de la Commission des ressources en eau du Yangzi, d'importants travaux en matière d'irrigation et de lutte contre les inondations ont été réalisés sur plusieurs affluents du Yangzi. Entre 1945 et 1948, l'État entreprend une étude sur la faisabilité de la construction du barrage des Trois Gorges.

dans le Jiangsu et Shanghai³⁵³. Jusqu'en 1942, le transfert des industries dans le bassin intérieur permet de corriger pour la première fois le fort déséquilibre économique entre les régions du delta du Yangzi et celles du bassin intérieur. Ce réajustement territorial réalisé en très peu de temps et dans des conditions précaires et critiques a été décisif pour les régions des haut et moyen Yangzi encore très sous-développées à ce niveau.

La politique de rééquilibrage territorial du Parti communiste

Après la fondation de la République populaire de Chine, étant donné que 77 % de l'industrie est concentrée dans les régions littorales, lesquelles ne représentent que 11 % du territoire du pays³⁵⁴, dans la phase de reconstruction d'un État autoritaire et moderne, le communisme chinois s'aligne dès le départ sur le modèle soviétique et prétend être à la recherche de l'équité spatiale pour son territoire³⁵⁵. À travers le I^e Plan quinquennal (1953-1957) appliqué dans le bassin du Yangzi, la primauté du développement industriel a été attribuée aux régions des cours moyen et supérieur du bassin. Les statistiques sont parlantes : 44 % des capitaux destinés aux biens immobilisés sont investis dans le Hubei et le Sichuan. Entre 1952 et 1956, la proportion du PIB de ces deux provinces pour l'ensemble de l'économie du bassin augmente de 27,50 % à 31,90 % ; tandis que celle de Shanghai et Jiangsu recule de 42,36 % à 40,28 %. En outre, le développement privilégié de l'industrie lourde a été renforcé dans le bassin, sa contribution au PIB national passe de 21 % à 29 % entre le début et la fin du I^e Plan quinquennal³⁵⁶.

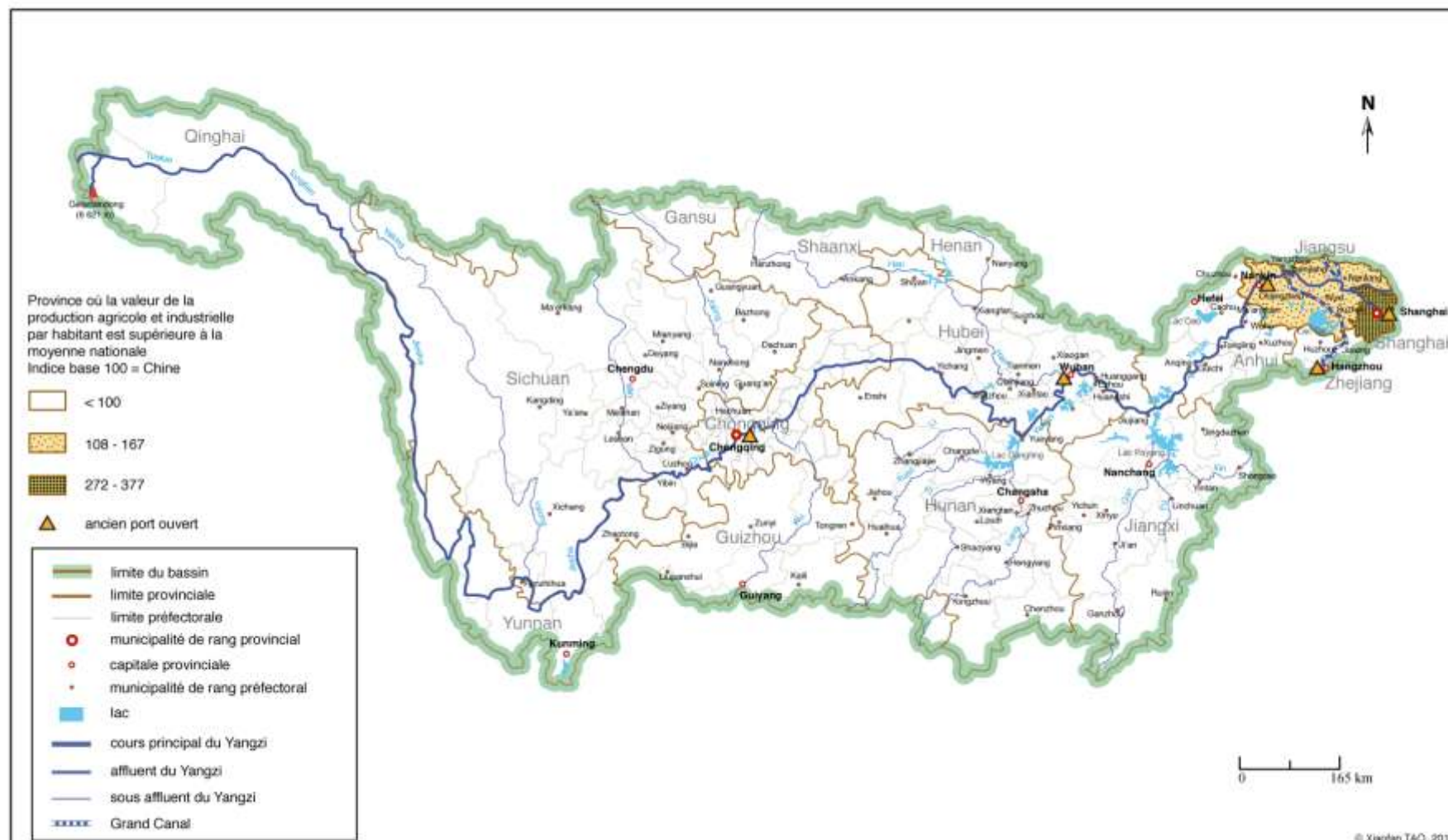
³⁵³ À partir de 1933, face à une situation de guerre très critique, la planification économique du pays conçue par le parti nationaliste vise à délocaliser l'industrie littorale vers les régions du moyen Yangzi. Avec le plan industriel triennal, une région économique a été définie qui regroupe le Hunan et le Jiangxi pour accueillir le transfert de l'industrie littorale. Jusqu'en 1937, la mise en place de cette politique économique conduit à un important développement du moyen Yangzi. Cependant, l'incident du pont Marco Polo et l'occupation de Wuhan par les Japonais ont conduit à une deuxième délocalisation des industries dans le bassin du Sichuan. La promotion de Chongqing au rang de ville capitale provisoire du pays lui permet de devenir le centre industriel de la Chine. CHEN Zhen, *Zhongguo jindai gongyeshi ziliao* [Les archives de l'histoire de l'industrie de la Chine moderne], tome 1, Pékin, Sanlian shidian, 1957, pp. 88-90.

³⁵⁴ Cette situation critique a été annoncée dans le discours de Mao Zedong « Les dix grandes Relations » (*Lun shida guanxi*), lors de la conférence du bureau politique du Parti communiste chinois en 1956.

³⁵⁵ Suivant l'opinion de Lu Dadao, spécialiste de la géographie régionale de la Chine, pendant la période du I^e Plan quinquennal (1953-1957), bien que la volonté de rééquilibrage territorial soit forte, la primauté du développement industriel réside toujours dans la Chine côtière. C'est le mouvement du Grand Bond en avant de 1958-1960 qui débute l'échec de la politique territoriale du pays. LU Dadao, *Zhongguo gongye buju de lilun yu shijian* [La théorie et la pratique de la répartition de l'industrie en Chine], Pékin, Kexue chubanshe, 1990, pp. 152-146.

³⁵⁶ YU Xiaogan, *Changjiang chanyedai de jianshe yu fazhan* [Le développement prospectif du corridor industriel du Yangzi], Pékin, Kexue chubanshe, 1994, pp. 20-21.

Carte 26 : L'espace économique du bassin du Yangzi hérité des débuts de la République populaire (1949-1950)



Source : LARIVIERES Jean-Pierre et MARCHAND Jean-Pierre, *Géographie de la Chine*, Paris, Armand Colin, 1999, p. 39.

La troisième étape de rééquilibrage territorial apparaît dans les années 1960-1970 dans des conditions économiques (blocus) évoquant celles des années de guerres (1937-1949). Au nom de l'édification de la « troisième ligne de défense »³⁵⁷, ces « stratégies de développement maoïste » sont caractérisées par le recours massif à des mesures redistributives pour redonner au bassin du Yangzi une équité spatiale relative, même si les objectifs au départ concernaient aussi bien la défense que le développement.

Face aux menaces des troupes soviétiques terrestres au nord et à l'ouest (1958), puis de la flotte états-unienne à l'est (1964)³⁵⁸, la Chine littorale, où se concentre plus de 60 % de l'industrie civile et 52 % de l'industrie de l'armement³⁵⁹, devient un réel sujet d'inquiétude pour le gouvernement. Idéologiquement légitimée par la sécurité et le développement industriel du pays, la Chine, au nom du principe d'autosuffisance, décide de se replier sur elle-même en déployant son industrie dans les régions les plus reculées de l'intérieur, afin de réduire leur vulnérabilité. Dans le bassin du Yangzi, entre 1964 et 1976, la mise en place de la stratégie de la « troisième ligne de défense » parvient à faire délocaliser et implanter une importante part des industries lourdes et de l'armement dans les régions du cours moyen et supérieur du Yangzi³⁶⁰. Mis à part les grands pôles urbains comme Chengdu et Chongqing, qui sont devenus les pivots industriels du pays, quelques sites isolés, grâce à leur situation enclavée et leurs ressources minérales, sont devenus paradoxalement le nouvel axe militaro-industriel du pays (Panzhihua, Liupanshui, Shiyang en sont les exemples).

³⁵⁷ Face aux menaces soviétiques et états-uniennes, la politique de défense territoriale divise le pays en trois zones, littéralement « lignes ». La « première ligne » englobe l'ensemble de la Chine littorale où se concentre la plus importante part de l'industrie du pays, la Chine du Nord-Est et les régions autonomes frontalières. La « deuxième ligne » comprend l'ensemble du territoire au sud de Yanmenguan (Shanxi), au nord de Shaoguan (Guangdong), à l'ouest de la ligne ferroviaire de Pékin-Canton et à l'est des monts Wuxiao (Gansu). Regroupant environ 3 180 000 km² de superficie, 37 % des terres cultivables du pays et 40 % de la population, la « troisième ligne de défense » inclut le territoire entier de sept provinces intérieures : le Sichuan (comprenant la municipalité actuelle de Chongqing), le Guizhou, le Yunnan, le Shaanxi, le Gansu, le Ningxia et le Qinghai ; puis partiellement le territoire de six provinces : le Shanxi, le Hebei, le Henan, le Hunan, le Hubei et le Guangxi. Cet espace constitue l'Ouest de la Chine. Contenant des terres fertiles comme le bassin du Sichuan et la plaine du Jiangnan, l'espace de la « troisième ligne de défense » est protégé naturellement aux alentours par le plateau tibétain, le plateau du Yunnan-Guizhou, les monts Taihang, Dabie, Helan et Luliang. Très éloigné de la mer (la plus courte distance en ligne droite avec la mer est de 700 km), cet arrière-pays intérieur est un espace de refuge idéal dans une Chine en cas de guerre. Source : CHEN Donglin, « *Sanxian Jianshe : li women zuijin de gongye yichan* » [La construction de la troisième ligne de défense : un héritage industriel plus proche de nous], *Zhongguo guojia dili* [Géographie nationale de Chine], no. 6, 2006, pp. 98-113.

³⁵⁸ L'engagement américain dans la guerre du Vietnam à partir de 1964 d'une part et, en 1969 les affrontements armés sino-soviétiques sur l'Oussouri d'autre part semblent devoir prendre la Chine « en tenaille », d'où l'ouverture d'une « troisième ligne ». « Nouvelles organisations territoriales », in DOULET Jean-François, dir., *La Chine et les Chinois de la diaspora*, Neuilly, Atlande, 2000, p. 123.

³⁵⁹ *Zhongguo tongji nianjian huibian* 1949-1979 [Répertoire des annuaires statistiques de Chine 1949-1979], Pékin, Bureau national des statistiques, 2008.

³⁶⁰ YU Xiaogan, *Changjiang chanyedai de jianshe yu fazhan* [Le développement prospectif du corridor industriel du Yangzi], Pékin, Kexue chubanshe, 1994, pp. 20-21.

Carte 27 : La politique de défense territoriale et la répartition des principales bases industrielles de la « troisième ligne de défense » en Chine (1964-1976)

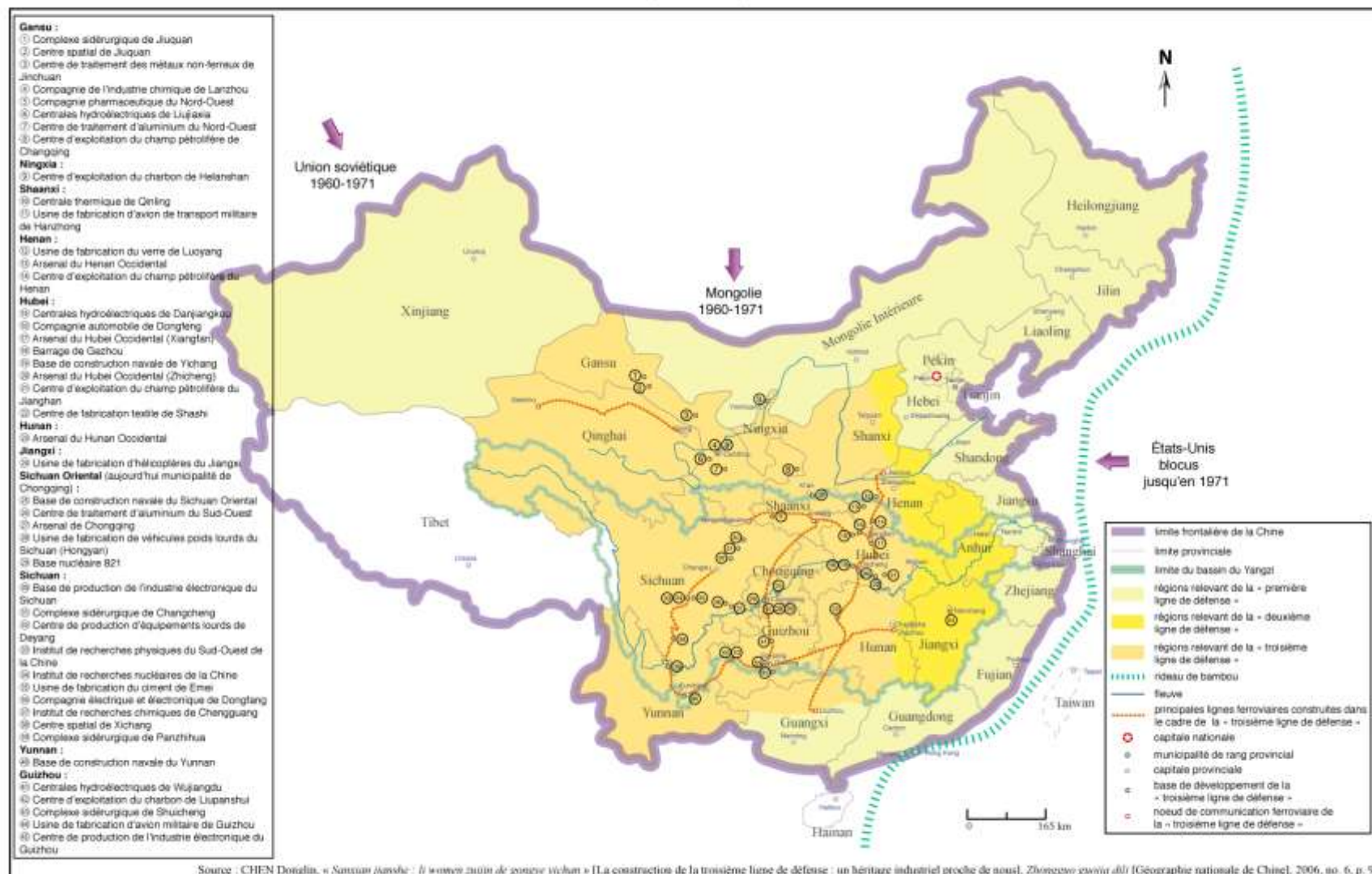


Photo 10 : Ancienne photo de l'usine sidérurgique de Panzhihua (Sichuan, 1972)



Photo 11 : Ancienne photo de l'usine automobile de Shiyan (Hubei, 1977)



Source : <http://www.picturechina.com.cn>, consulté le 11 avril, 2010.

L'impact direct de cette politique territoriale se traduit par un investissement étatique volontairement tourné vers les régions des haut et moyen Yangzi. Très avantageuse pour le Sichuan et le Hubei, cette politique fait régresser la part du secteur du delta du Yangzi dans la production industrielle du bassin. À titre de comparaison, pendant le III^e Plan quinquennal (1966-1970), les investissements dans les biens immobilisés destinés au Sichuan et au Hubei s'élèvent à 54,11 %, tandis que ceux attribués aux Jiangsu, Zhejiang et Shanghai plafonnent à 19,09 %. En 1967, la proportion du PIB du Sichuan et du Hubei dans le bassin est de 31,90 %, alors qu'en 1952, elle était de 27,50 %³⁶¹. À cet égard, la ville de Shanghai semble parmi les plus fragilisées. Par exemple, de 1964 à 1966, elle a délocalisé 272 usines de filature avec 210 000 ouvriers compédents vers les régions situées dans la « troisième ligne de défense ». À la fin de 1967, la valeur ajoutée de son PIB ne représente que 87,90 %, tandis que celle de l'ensemble du pays atteint 104,90 %. La délocalisation industrielle entraîne un important recul économique de Shanghai. La proportion du PIB de Shanghai dans celui du bassin descend à 17,40 %, tandis qu'elle était de 19,80 % en 1962³⁶².

Encouragé par l'État, grâce à la délocalisation d'une partie des industries du delta du Yangzi et la création de plusieurs milliers d'entreprises de toute nature et souvent parmi les plus importantes du pays (aéronautique, sidérurgie, chimie, matériel roulant, électronique, etc.), un développement de l'industrie lourde et des infrastructures sans précédent a été opéré dans les régions intérieures enclavées : la plus importante base sidérurgique du pays,

³⁶¹ YU Xiaogan, *op. cit.*, pp. 20-21.

³⁶² *Zhongguo tongji nianjian huibian 1949-1979* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2006.

Panzhihua, a été édifée dans le Sichuan (1964) ; la ligne ferroviaire de Chengdu-Kunming (1964-1970) qui désenclave le bassin du Sichuan par la voie terrestre a été créée. Au Hubei, les travaux hydrauliques de la construction du barrage de Gezhou (1971-1982) ont été menés afin de rendre l'espace plus favorable à une économie provinciale autosuffisante (cf. carte 27).

À l'échelle du bassin, la concentration et l'intensification de l'industrialisation lourde dans les régions sous-développées ont déstabilisé la proportion du secteur primaire et tertiaire dans l'économie du bassin. Par conséquent, ce rééquilibrage territorial effectué au détriment de l'économie des régions deltaïques a permis un recul relatif de la disparité géographique. Néanmoins, ce rééquilibrage demeure largement inabouti. Aussi ne conduit-il pas à une réelle primauté spatiale intérieure ; de plus, il produit sur le territoire des antagonismes. Faute d'une industrialisation reposant sur une coordination des objectifs économiques et idéologiques, dans un contexte de sous-développement, une série de défaillances ont surgi dans les régions concernées : le gaspillage des ressources territoriales, des dégâts environnementaux, le dysfonctionnement de grandes entreprises industrielles publiques et leur mauvaise intégration dans l'économie locale. L'unification de l'espace est rendue difficile par la dispersion des industries, ce qui révèle une préoccupation stratégique de mise à profit de la géographie mais sans véritablement penser à l'économie. Plus tard, faute d'investissements suffisants et en raison de carences en matière de technologie, plusieurs sites militaro-industriels sont devenus des « îles isolées » dans le Sichuan et le Hubei. Le rééquilibrage de 1952 à 1978 n'est pas ainsi fondamentalement inversé car, restant fidèle aux organisations spatiales précédentes, la proportion de la production économique entre l'Est, le Centre et l'Ouest n'est presque pas modifiée³⁶³. En conclusion, cette politique territoriale a donné lieu à un mouvement de réajustement territorial avec le déplacement des industries en vue de renforcer la sécurité étatique, mais son objectif officiel à savoir l'équité spatiale n'a pas été atteint.

Malgré tout, la construction de la « troisième ligne de défense » a essayé de redonner au bassin du Yangzi un rééquilibrage territorial relatif en permettant un important rattrapage économique et un désenclavement assez fondamental des régions sous-développées situées dans les cours supérieur et moyen Yangzi. Avec de nombreuses usines industrielles et des instituts de recherches dorénavant érigés dans le bassin intérieur, ainsi que la naissance de villes industrielles comme Panzhihua (Sichuan) et Shiyan (Hubei), la mise en place de la première véritable stratégie territoriale a jeté les bases de l'exploitation des régions intérieures

³⁶³ SANJUAN Thierry, *La Chine : territoire et société* Paris, Hachette, 2000, p. 32.

yangziennes au XXI^e siècle. Dès 1978, dans une conjoncture géopolitique toute différente, les politiques territoriales prendront le contre-pied de cette stratégie.

III.3.4. Ouverture économique et inégalités régionales de développement (de 1978 à aujourd'hui)

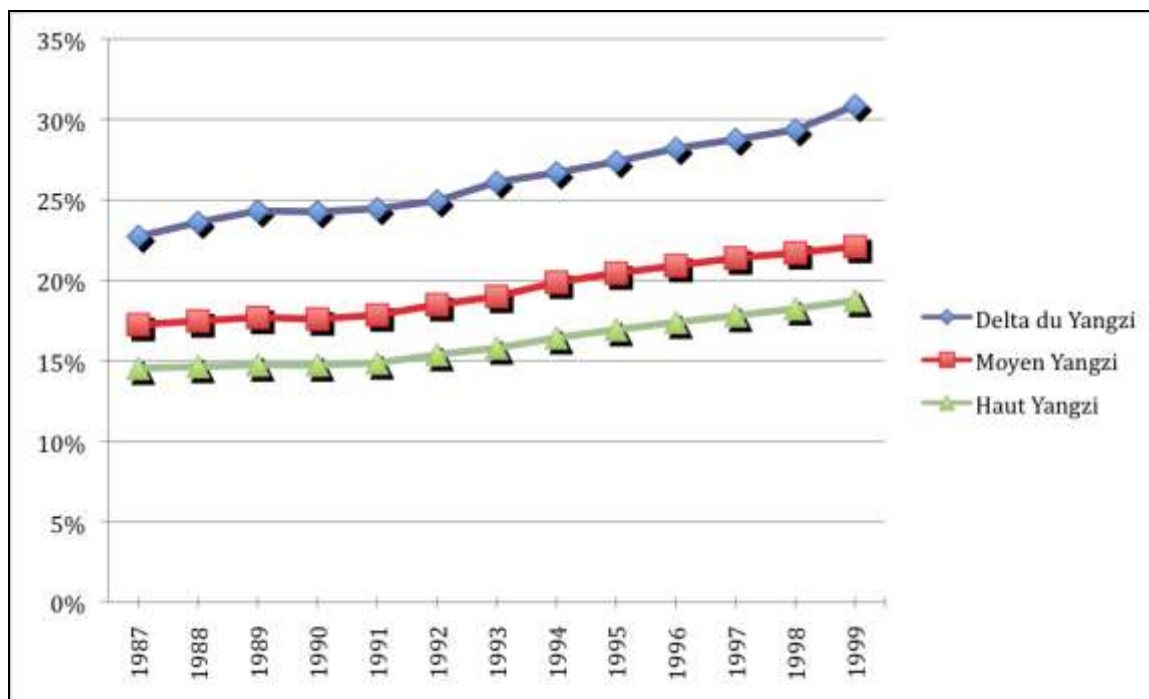
Au début des années 1970, les défaillances des politiques territoriales émanant de la stratégie de la «troisième ligne de défense» sont à l'origine d'une fragilisation de l'économie du pays. Dans un contexte diplomatique d'amélioration des relations sino-américaines marqué en 1972 par la visite de Nixon à Pékin, à partir de 1973, au cours du IV^e Plan quinquennal (1971-1975), l'État central commence à envisager la nécessité de ne plus donner la priorité de développement à l'intérieur des terres dans l'optique d'une industrialisation plus rentable à l'échelle du pays.

En décembre 1978, l'arrivée au pouvoir de Deng Xiaoping permet de concrétiser cette orientation. En effet, la réforme économique qu'il annonce avec la libéralisation économique et l'«ouverture» du pays renverse totalement les stratégies économiques adoptées précédemment et conforte la place de la Chine littorale comme pivot de développement du pays³⁶⁴. Cette priorité donnée à la Chine littorale se traduit par des politiques gouvernementales préférentielles : les disparités régionales, tant sur le plan géographique que sur le plan des dotations en capital humain, lesquelles favorisent les provinces côtières sont particulièrement renforcées pendant les années 1980-1990.

Dans le bassin du Yangzi, sous l'influence d'une économie de marché efficace, mais avec un déséquilibre socio-spatial entre certaines régions soigneusement sélectionnées et des régions «laissées-pour-compte», les enjeux politiques et les stratégies de développement ont conduit les planificateurs à rassembler l'ensemble des ressources à la disposition du gouvernement pour les redistribuer aux provinces deltaïques. Les effets du système de la redistribution sur l'économie régionale se sont ainsi traduits par une deuxième accélération du déséquilibre spatial entre le delta du Yangzi et les régions intérieures du bassin. Selon des critères tels que le taux de l'urbanisation, le PIB et la densité du réseau routier, les inégalités socio-spatiales se creusent et s'aggravent au cours des trente dernières années (cf. graphique 3, 4 et 5).

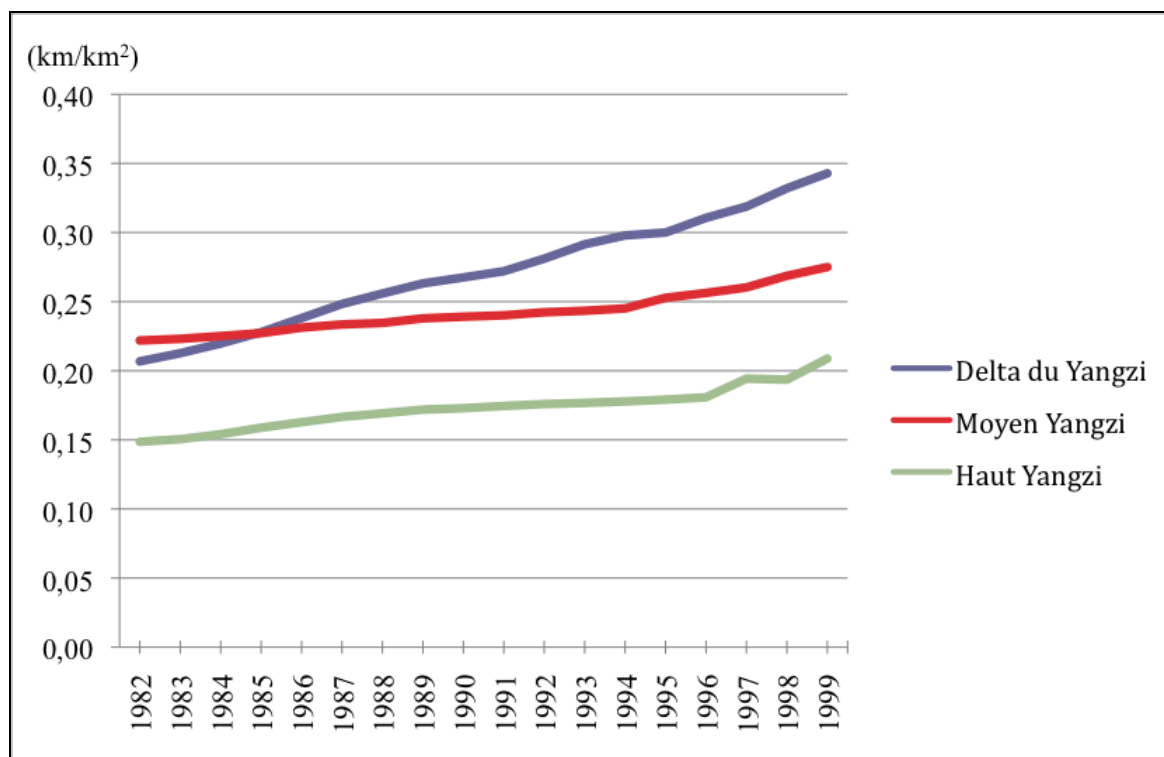
³⁶⁴ *Ibid.*, p. 23.

Graphique 3 : L'évolution du taux d'urbanisation entre 1987 et 1999 dans les trois grands ensembles yangziens
(à partir du critère de la population non agricole)



Source : *Zhongguo tongji nianjian huibian* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine 1978-2009], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

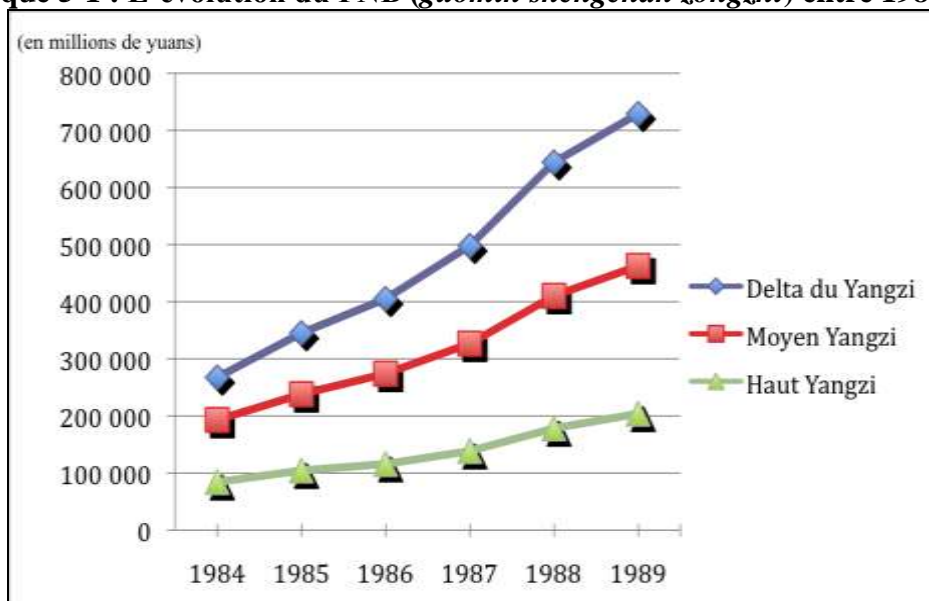
Graphique 4 : L'évolution de la densité routière entre 1982 et 1999 dans les trois grands ensembles yangziens



Source : *Zhongguo tongji nianjian huibian* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine 1978-2009], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

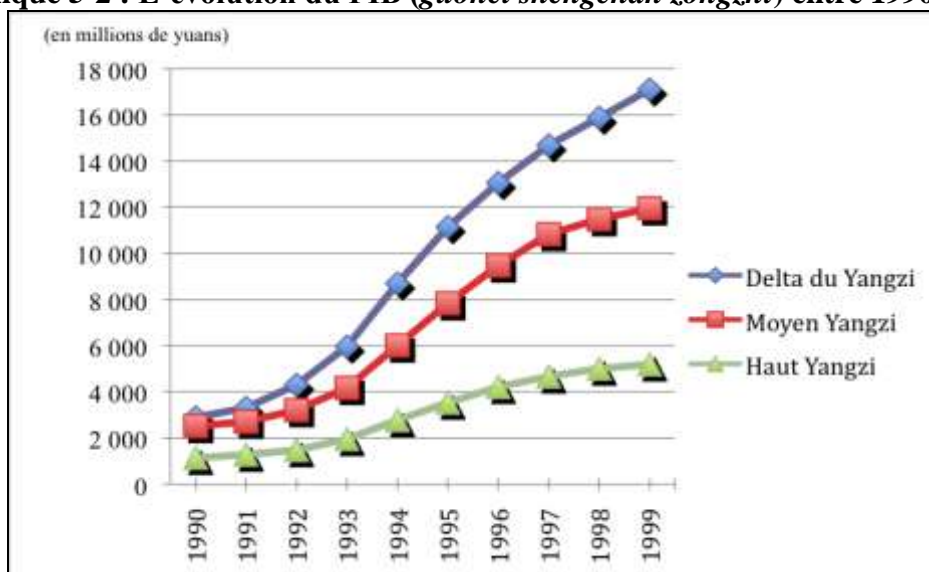
Graphiques 5 : L'évolution de la production dans les trois grands ensembles yangziens

Graphique 5-1 : L'évolution du PNB (*guomin shengchan zongzhi*) entre 1984 et 1989



Source : *Zhongguo tongji nianjian huibian* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine 1978-2009], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

Graphique 5-2 : L'évolution du PIB (*guonei shengchan zongzhi*) entre 1990 et 1999



Source : *Zhongguo tongji nianjian huibian* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine 1978-2009], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

Note : il est difficile d'appréhender quantitativement et sur une longue période le processus de l'industrialisation en Chine, parce que le système statistique chinois est d'une utilisation peu commode. Par exemple, dans le graphique que nous avons établi pour illustrer l'évolution du PIB des trois grands ensembles du bassin du Yangzi, les statistiques provinciales fournies par les annuaires statistiques, élaborés chaque année, présentent une cassure en 1990. Avant cette date, la production économique emploie le critère du produit national brut (PNB), tandis que le produit industriel et agricole font office de produit intérieur brut (PIB) (ces critères ignorent le secteur tertiaire). L'adoption du critère du produit intérieur brut (PIB) ne se fait qu'à partir de 1990. Ainsi, notre étude concernant l'évolution de la productivité des années 1980 ne peut exploiter que les données du PNB.

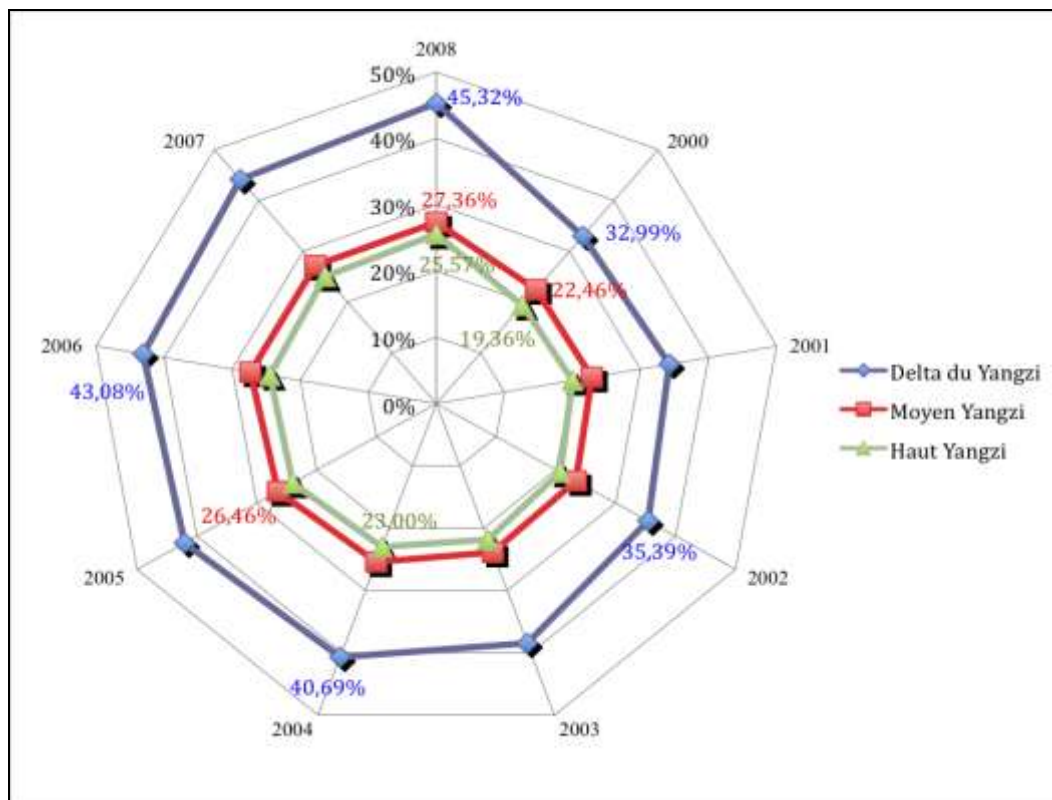
On constate sur l'ensemble des graphiques 3, 4 et 5 une forte divergence régionale au cours des années 1980-1990 : les provinces deltaïques connaissent une croissance accélérée exceptionnelle, et l'écart entre les provinces riches deltaïques et les provinces pauvres de l'intérieur va en s'accroissant. Ce déséquilibre territorial accéléré est fondamentalement le résultat de la politique d'ouverture et du développement sélectif. Il procède également de la mise en place de la décentralisation économique, qui inévitablement, a conduit à un certain affaiblissement du pouvoir de l'État central³⁶⁵. Afin d'éviter l'éclatement du pays et de renforcer l'unité territoriale, tout en maintenant le fil directeur de la « stratégie de développement des régions côtières », l'autorité centrale y adjoint une politique de rééquilibrage territorial dans le but d'aboutir à un développement territorial harmonisé. Ce qui donne naissance en 1987 à la décision de construire le corridor économique du bassin du Yangzi, visant à réduire les inégalités socio-économiques. Dès 1992, ce projet est véritablement mis en place suite à la création de la Nouvelle Zone de Pudong à l'ouest de Shanghai, à l'ouverture des ports yangziens au commerce extérieur et au lancement des travaux du barrage des Trois Gorges. À partir de 1999, le haut Yangzi profite de son intégration dans l'ambitieux projet de développement de l'Ouest et, en 2003, une politique de développement bénéficie également au moyen Yangzi dans le cadre du redressement de l'économie de la Chine centrale. À travers toutes ces politiques de développement régional entrecroisées, le bassin du Yangzi est devenu un espace privilégié pour la recherche de l'équité spatiale. D'une part, ces expérimentations dans le bassin constituent un outil pour évaluer la capacité de l'autorité centrale à savoir maîtriser l'espace ; d'autre part, elles pèsent, face à l'autre axe de développement transversal potentiel du pays : le corridor le long du chemin de fer Longhai (Lianyungang-Lanzhou), une concurrence s'installe entre les deux axes en vue de remporter le plus d'investissements.

Afin de vérifier le résultat de la mise en place de la politique d'aménagement du territoire de ces dix dernières années dans la vallée du Yangzi, nous avons établi une série de graphiques (cf. graphiques 6) sur lesquels reposent les analyses comparatives entre le haut, le moyen et le bas Yangzi, à partir des critères de la superficie de l'espace bâti, du taux d'urbanisation, de la démographie de la population non agricole, du PIB du secteur tertiaire et de la densité du réseau routier.

³⁶⁵ SANJUAN Thierry, «La Chine en recomposition : pouvoirs territoriaux, dynamiques urbaines et globalisation », sous la direction de CHALEARD Jean-Louis, Habilitation à diriger des recherches : géographie : Paris I, 2004, p. 76.

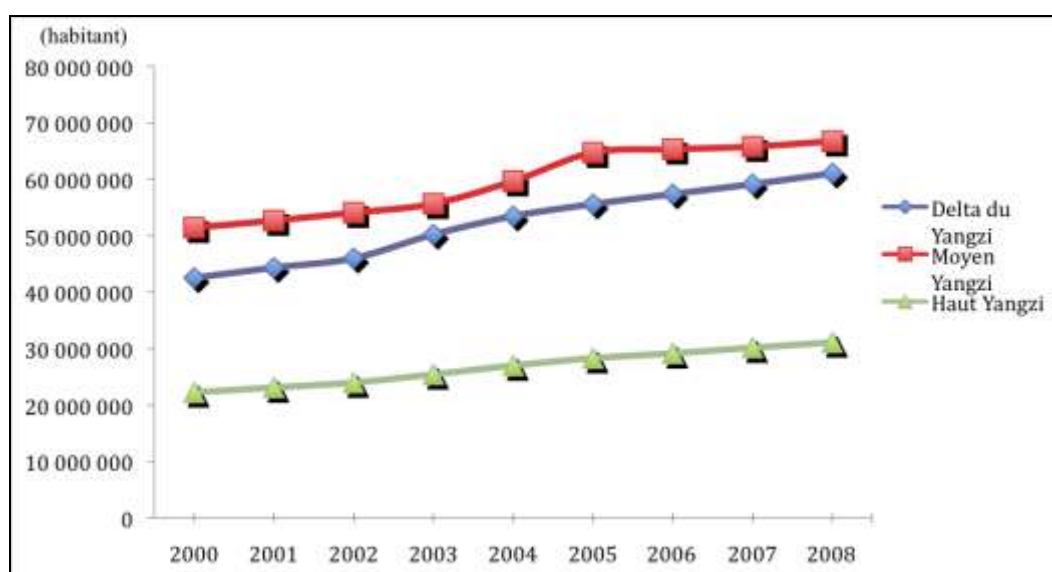
Graphiques 6 : Comparaison de la vitesse de développement des trois grands ensembles yangziens

Graphique 6-1 : L'évolution du taux d'urbanisation entre 2000 et 2008 dans les trois grands ensembles yangzien (à partir du critère de la population non agricole)



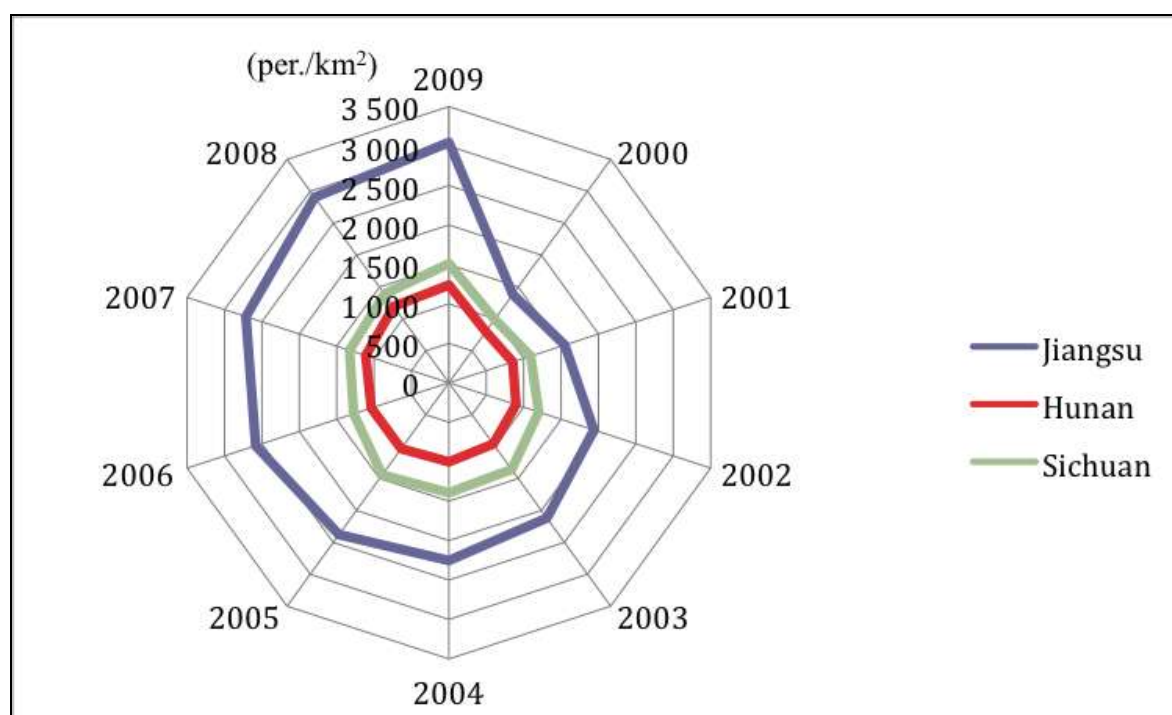
Source : *Zhongguo tongji nianjian huibian* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine 1978-2009], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

Graphique 6-2 : L'évolution des populations non agricoles dans les trois grands ensembles yangziens (2000-2008)



Source : *Zhongguo tongji nianjian huibian* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine 1978-2009], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

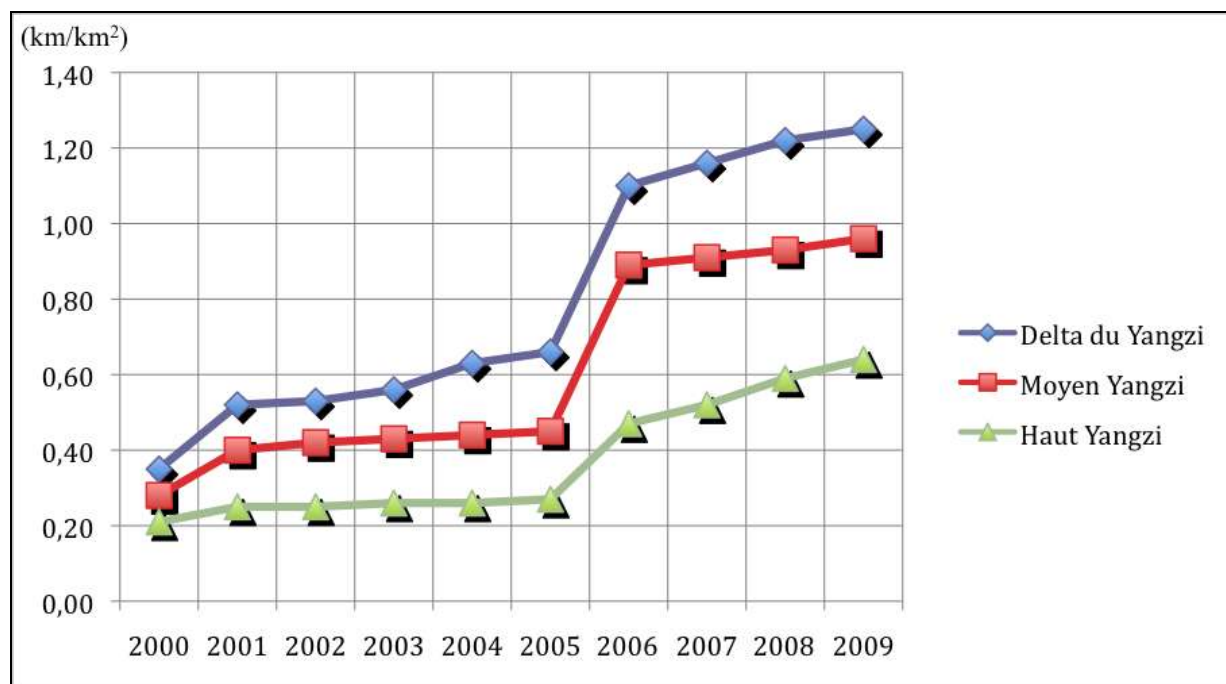
Graphique 6-3 : L'évolution de la superficie de l'espace bâti dans le Jiangsu, le Hunan et le Sichuan entre 2000 et 2009



Source : *Zhongguo tongji nianjian huibian* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine 1978-2009], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

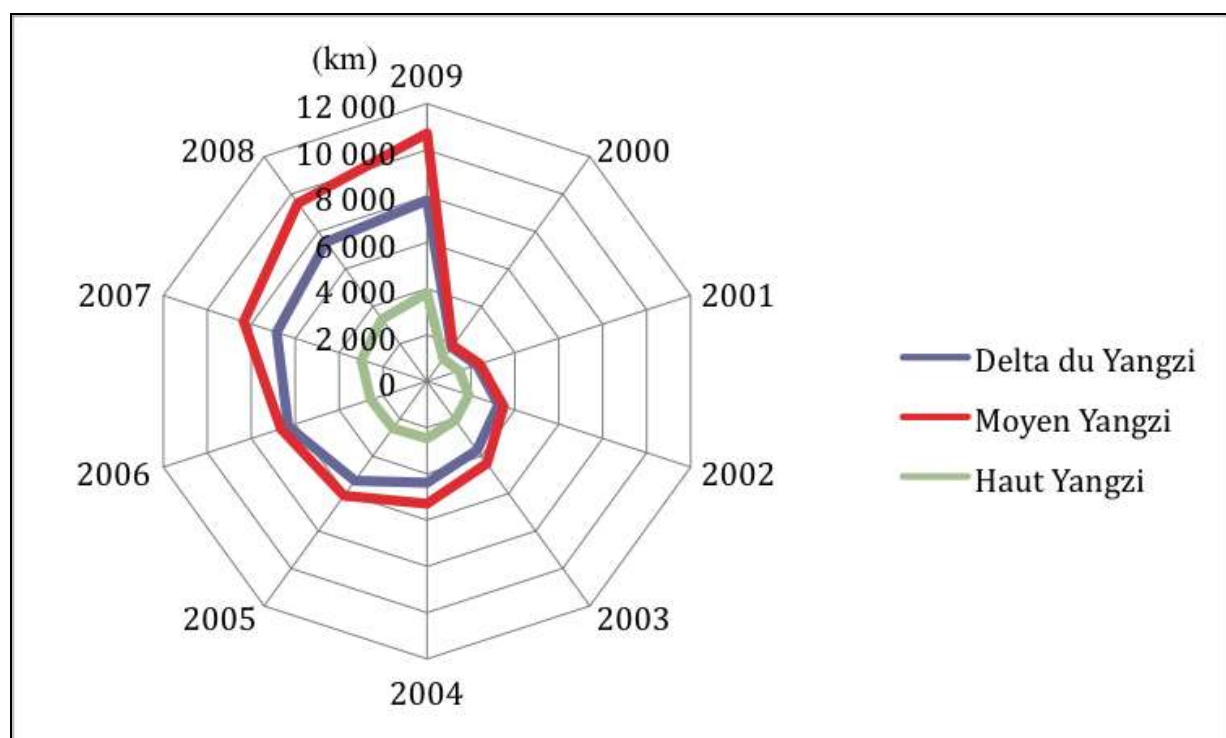
Note : à partir de ce critère d'estimation (l'évolution de la superficie de l'espace bâti), nous n'avons pas pu établir un bilan comparatif entre les régions du haut, du moyen et du bas Yangzi, du fait d'une erreur statistique. En effet, suivant les statistiques fournies par les annuaires statistiques de Chine 2010, les données concernant l'évolution de l'espace bâti du Hubei sont manifestement faussées : en 2000, le Hubei possède, juste derrière la province du Jiangsu (1 382 km²), 1 355 km² d'espace bâti, soit plus de deux fois celui du Jiangxi (543 km²). Neuf ans après, en 2009, l'espace bâti du Jiangsu a augmenté de 1 664 km², tandis que celui du Hubei ne s'accroît que de 262 km², voire connaît un recul entre 2004 et 2007. Ceci ne correspond certainement pas à la réalité de l'urbanisation de cette province. De ce fait, pour estimer la vitesse de développement des trois grands ensembles yangziens à partir du critères de la superficie de l'espace bâti, nous avons sélectionné et comparé les trois provinces riveraines yangziennes suivantes : le Jiangsu, le Hunan et le Sichuan.

Graphique 6-4 : L'évolution de la densité routière dans les trois grands ensembles yangzien entre 2000-2009



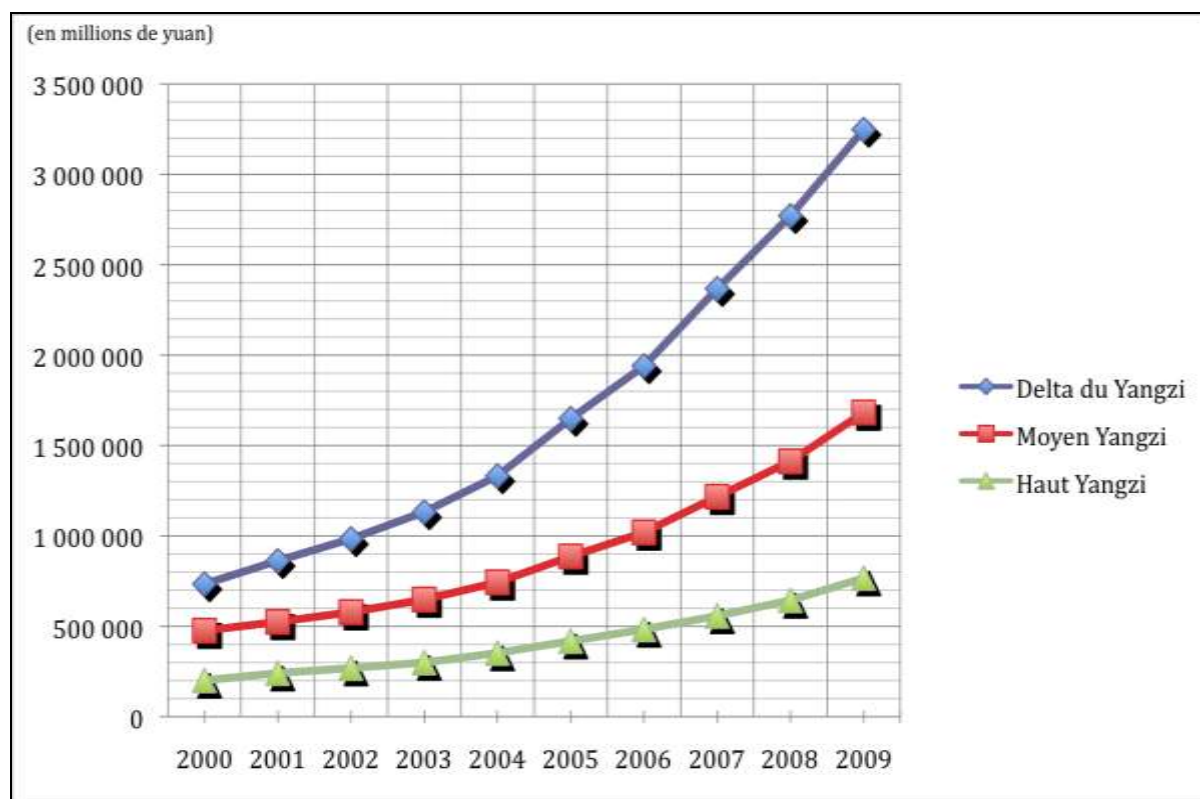
Source : *Zhongguo tongji nianjian huibian* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine 1978-2009], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

Graphique 6-5 : L'évolution des autoroutes dans les trois grands ensembles yangziens entre 2000-2009



Source : *Zhongguo tongji nianjian huibian* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine 1978-2009], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

Graphique 6-6 : L'évolution du secteur tertiaire dans les trois grands ensembles du bassin du Yangzi (2000-2008)



Source : *Zhongguo tongji nianjian huibian* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine 1978-2009], P & in, Bureau national des statistiques, 2010.

Nos analyses montrent qu'au cours de ces dix dernières années, avec la persistance des disparités économiques, les trois grands ensembles yangziens ont eu chacun un développement économique considérable. Une légère convergence régionale peut être constatée dans le bassin : la vitesse de développement du cours moyen et supérieur du bassin du Yangzi tend à rattraper celle du delta du Yangzi.

Prenons l'exemple du taux d'urbanisation³⁶⁶, entre 2000 et 2008, nous constatons que, dans les trois grands ensembles du bassin du Yangzi, chacun a une croissance notable, puisqu'en effet, elle est environ de 5 % d'augmentation simultanément dans le moyen Yangzi (de 22,46 % à 27,36 %) et le haut Yangzi (de 19,36 % à 25,57 %). Néanmoins, ces deux régions, par leur croissance se situent à la traîne par rapport au delta du Yangzi. Le taux d'urbanisation respectif du haut et du moyen Yangzi en l'an 2008 n'atteint même pas celui du bas Yangzi en l'an 2000 (32,99 %). Entre 2000 et 2008, le taux d'urbanisation du delta du Yangzi s'est accéléré de plus de 12 %. En outre, en matière d'extension de l'espace bâti dans les zones urbaines, entre 2000 et 2009, 1 664 km² de nouveaux espaces bâtis ont été créés dans le Jiangsu, tandis que seulement 314 km² ont été réalisés dans le Jiangxi et 518 km² dans le Sichuan. Le Jiangsu, une province qui est 1,7 fois moins étendue que celle du Jiangxi et cinq fois moins que celle du Sichuan, a gagné deux fois plus d'espace bâti par rapport à l'ensemble de ces deux provinces intérieures³⁶⁷.

Des écarts sensibles se constatent également dans l'évolution du réseau de transport routier et du secteur tertiaire. Sur les graphiques 6-4, 6-5 et 6-6, la courbe qui représente le delta du Yangzi a une hausse nettement plus accentuée que celles des moyen et bas Yangzi. Ce qui signifie que la croissance du delta du Yangzi dépasse toujours largement celle des haut et moyen Yangzi.

Néanmoins, il est nécessaire d'indiquer que dans les domaines de l'évolution des populations agricoles en non agricoles, ainsi que celui du développement des infrastructures, une réduction des disparités régionales émerge. Dès 2003, dans le haut et le moyen Yangzi, l'augmentation de la population non agricole reflète une accélération de l'urbanisation, notamment en ce qui concerne l'augmentation des populations dans les grandes villes provinciales et régionales. De plus, grâce à la politique de développement de l'Ouest (à partir de 1999), de l'industrialisation et de l'urbanisation de la Chine centrale (à partir de 2003), la construction d'un réseau de transport transversal pour faciliter la communication entre le

³⁶⁶ Taux d'urbanisation estimé d'après les données de la population non agricole.

³⁶⁷ *Zhongguo tongji nianjian huibian 1978-2009* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

littoral et l'intérieur est un jalon pour l'amélioration des infrastructures des haut et moyen Yangzi. Par exemple, après 2005, il y a eu un progrès remarquable en matière de développement des réseaux de transport dans les régions intérieures du bassin, grâce à la prolongation du réseau ferroviaire à grande vitesse et du réseau autoroutier³⁶⁸. Le taux de croissance des autoroutes des haut et moyen Yangzi a dépassé celui des régions deltaïques (cf. graphique 6-5).

Dans l'ensemble, la vitesse du développement des régions des haut et moyen Yangzi connaît du retard par rapport à celle du delta du Yangzi. Cette dernière région ne connaît aucun ralentissement économique, sauf pendant la période exceptionnelle au moment où la crise économique mondiale touche la Chine en 2008. Ainsi, l'état réel de l'organisation territoriale du bassin du Yangzi reste encore très loin d'être équilibré.

En conclusion, après la revendication de l'équité spatiale et la consolidation de l'économie des régions intérieures, le développement du bassin du Yangzi au cours de ces dix dernières années, n'a semble-t-il, pas intégralement rempli son objectif de réduction des inégalités régionales. Malgré des résultats encourageants, le bassin du Yangzi reste encore un grand espace très déséquilibré.

³⁶⁸ Dans le domaine de l'extension du chemin de fer, il s'agit de la mise en place des lignes à grande vitesse de Shanghai-Wuhan-Chengdu-Chongqing ; en ce qui concerne la prolongation des autoroutes, pour l'ensemble des régions des haut et moyen Yangzi, 11 436 km d'autoroutes ont été créés entre 2000 et 2008, dont 6 015 km dans le delta du Yangzi.

Conclusion du Chapitre III

Aujourd'hui, les inégalités régionales de développement dans le bassin du Yangzi sont d'une part le résultat de l'évolution historique et d'autre part le fruit des fluctuations de la politique de développement territorial du XX^e siècle. La politique de l'ouverture du delta du Yangzi (1984) intérieure à celle de l'ouverture de l'ensemble du bassin (1992) a conduit à faire des régions deltaïques le moteur de développement du bassin et en même temps a contribué à creuser les disparités régionales existantes entre les régions deltaïques et les régions intérieures. Le gouvernement chinois estime que cette politique de développement économique à plusieurs vitesses entre le delta du Yangzi et les haut et moyen Yangzi nécessite un ajustement au moyen de politiques d'équilibrage territorial comme celle de la construction d'un espace économique unifié du bassin du Yangzi dirigée par Shanghai ou celle du développement de la Chine de l'Ouest, afin que le développement économique se diffuse progressivement depuis les régions deltaïques riches vers les régions intérieures pauvres.

Chapitre IV : La nouvelle structuration du bassin du Yangzi

Introduction du chapitre IV :

Aujourd'hui, afin d'aligner son développement sur celui des pays occidentaux, la Chine poursuit une politique d'ouverture et de réforme économique. Dès 1984, le bassin du Yangzi, en particulier dans ses régions deltaïques, connaît une urbanisation accélérée, jugulée pendant les années 1960-1970. Conséquence de ces trente dernières années d'évolution, l'action conjuguée de l'industrialisation, de l'urbanisation et de la modernisation sur les territoires yangziens les plus développés (les espaces urbains) permet une nouvelle répartition des fonctions économiques et des activités humaines dans le bassin. De plus en plus de villes prennent la forme d'une mégapole ; les phénomènes de l'étalement urbain, la périurbanisation voire la mégapole (ou *desakota*) sont désormais apparus dans le bassin. Le nouveau mode d'organisation de la production nécessite de repenser le paradigme urbain dans sa dimension territoriale : plus qu'un simple lieu, la ville est une association de territoires ; dorénavant, c'est le lien entre la ville et son espace relationnel (relié par le réseau de transport) qui structure l'espace du bassin. Cette nouvelle modalité de l'urbanisation devient actuellement un support privilégié pour penser les politiques d'aménagement, orienter l'organisation de l'espace et constitue, d'autre part, un atout pour diminuer les disparités régionales du bassin.

IV.1. L'émergence des régions urbaines dans le bassin du Yangzi

IV.1.1. Les projets d'urbanisation à l'échelle régionale dans le bassin du Yangzi

Conformément au Schéma d'aménagement et de gestion du bassin du Yangzi mis en application dès 1991 (révisé en 2001 et 2010), la construction du futur axe de développement transversal du pays, le corridor économique du bassin du Yangzi est initiée. Cet objectif est visé dès le VII^e Plan quinquennal de développement économique du pays (1986-1990), pour résoudre la fracture régionale entre le delta du Yangzi et les régions du moyen et du haut Yangzi. Cette stratégie doit s'appuyer sur trois principaux piliers : la généralisation de l'urbanisation et l'industrialisation des villes riveraines yangziennes ; la protection et la redistribution des ressources énergétiques ; l'amélioration des infrastructures³⁶⁹.

Au tournant du XXI^e siècle, dans le bassin du Yangzi, l'importance du développement régional est mise en relation avec l'accélération du processus d'urbanisation qui devient une priorité. En effet, dans l'ensemble, cette urbanisation reste modeste dans le haut et le moyen Yangzi, et notamment au-delà des aires métropolitaines des grandes villes, où la continuité du tissu urbain se distend souvent. Ainsi, l'urbanisation à l'échelle régionale devient le choix premier pour désenclaver les régions sous-développées, avec pour corollaire l'élaboration de modèles adaptés aux différentes régions du bassin. De ce fait, les coopérations parallèles et le développement simultané de plusieurs villes associées entre elles dans une même région (région métropolitaine de Shanghai, région urbaine de Changsha-Zhuzhou-Xiangtan, région urbaine de Chengdu-Chongqing, par exemple) permettent la mise en valeur de leur complémentarité notamment au plan économique et fonctionnel. Dans le bassin du Yangzi, ces nouveaux modes d'organisation de l'espace et la redistribution industrielle à l'échelle régionale sont devenus les nouveaux vecteurs de l'équité spatiale à l'échelle du bassin.

En Chine, sur le plan du développement économique, l'État, à de nombreuses reprises, a procédé à un découpage du territoire en fonction de critères purement économiques³⁷⁰. Les politiques d'aménagement du territoire du pays s'appuient ainsi régulièrement sur la

³⁶⁹ *Guomin jingji he shehui fazhan de diqi ge wunian guihua gangyao* [Programme du VII^e Planification quinquennal (1986-1990) pour le développement économique et social du pays], Pékin, Conseil des affaires d'État, 1985, p. 8.

³⁷⁰ «...les différentes formules d'organisation régionale supra-provinciales ont été excessivement éphémères, telles les "six grandes régions administratives" de 1950-1954, les "six régions de coopération économique" de 1957-1960... La nouvelle stratégie territoriale des années 1980 selon trois grandes zones méridiennes est déjà réajustée par le VIII^e Plan quinquennal (1991-1995) qui prend comme cadre de référence un nouveau découpage en "dix régions économiques", pour revenir actuellement au découpage de 1985 en "sept régions économiques" qui, comme par le passé, ne sont guère qu'un cadre de référence dont le caractère premier semble être sa volatilité » Source : TROLIET Pierre, «Le centre et les provinces », dans DOULET Jean-François, dir., *La Chine et les Chinois de la diaspora*, Neuilly, Atlande, 2000, p. 123.

promotion de régions économiques. Pendant les années 1980, la Chine a été divisée en six régions de coopération économique, dont quatre sont en partie inscrites dans le bassin (cf. carte 28). Ce mode d'organisation régionale, par trop général et disloqué, ne semble guère efficace. Il faudra attendre la politique de métropolisation mise en place en 1992, qui profite aux grandes villes et accélère l'étalement urbain et la périurbanisation, pour voir l'émergence de très grandes concentrations urbaines, la généralisation du phénomène de l'étalement urbain, ainsi que la construction de régions urbaines puissantes. Au sein des régions ou des provinces, les régions urbaines sont organisées autour d'une capitale provinciale et de villes industrielles très importantes. La remise en cause de l'axe de développement régional conduit à restructurer l'armature urbaine et à renforcer l'économie régionale. C'est dans ces conditions que naissent les stratégies de développement des régions urbaines chinoises du XXI^e siècle.

Carte 28 : La division des régions de coopération économique en Chine dans les années 1980



Source : Zhongguo dili quyu de huafen [La division régionale en Chine], Pékin, Zhongguo ditu chubanshe, 2009.

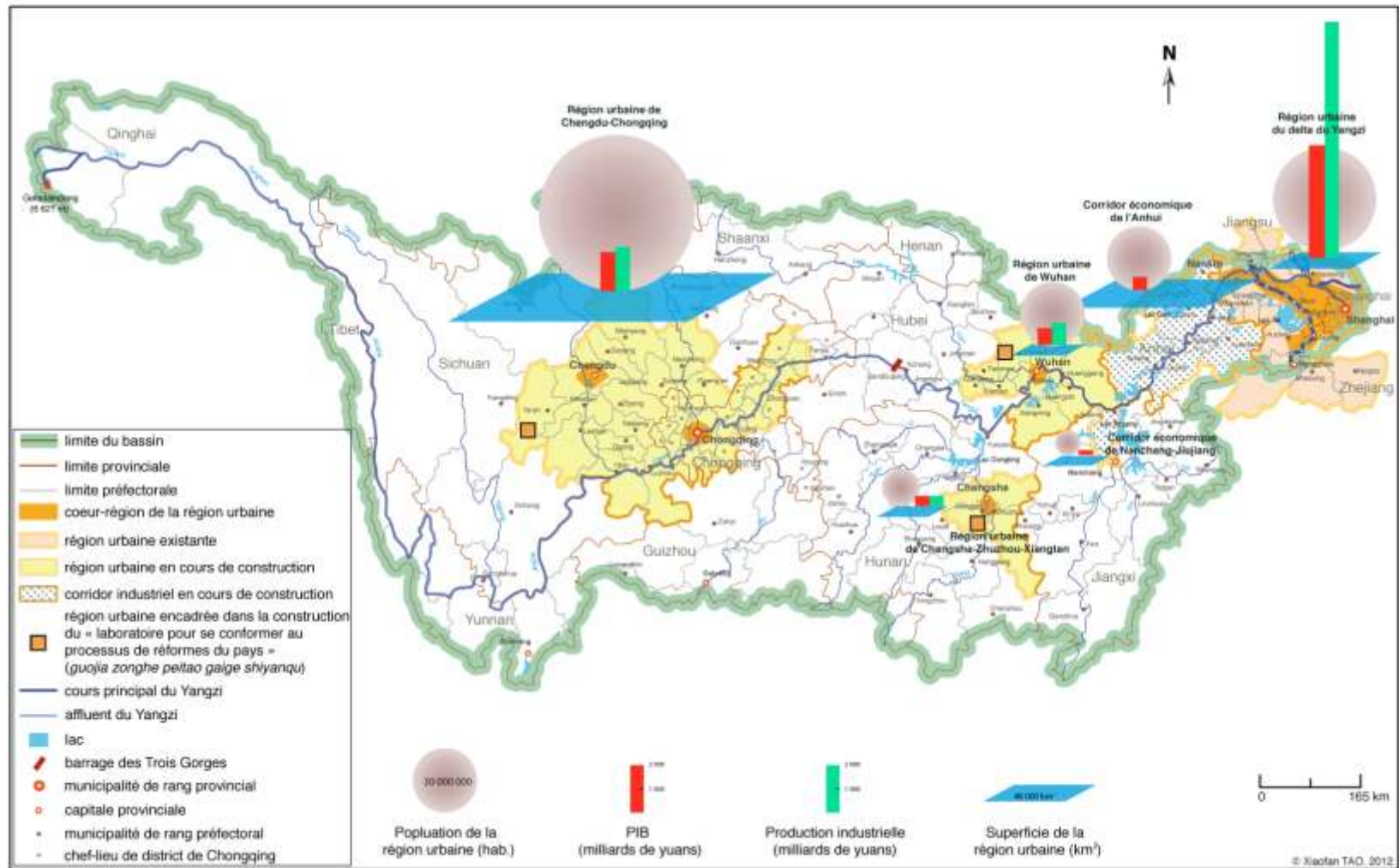
Dans le bassin du Yangzi, lors de l'ouverture de 1992, l'État attribue aux grandes villes et ports yangziens une priorité de développement. La municipalité de Shanghai est définie comme la ville pionnière, laquelle se doit de rassembler les villes riveraines pour créer une « rue de villes »³⁷¹ et drainer la dynamique du développement littoral vers l'intérieur du bassin. La création de la Nouvelle zone de Pudong laisse penser que Shanghai a renoué avec l'« âge d'or » économique des années 1930. Aujourd'hui, la ville organise autour d'elle la plus grande concentration urbaine chinoise, englobant plusieurs villes industrielles alentour pour former la puissante région urbaine du delta du Yangzi (partagée par Shanghai, le Jiangsu et le Zhejiang). À l'aube du XXI^e siècle, suite aux revendications pour l'égalité des chances en matière de développement des régions intérieures, les efforts entrepris par chaque province des haut et moyen Yangzi, approuvés au fur et à mesure par l'État, conditionnent le projet de construction de quatre régions urbaines et d'une région économique et industrielle dans le bassin, à savoir : le corridor industriel de l'Anhui, le corridor industriel de Nanchang-Jiujiang au Jiangxi, la région urbaine de Wuhan au Hubei, la région urbaine de Changsha-Zhuzhou-Xiangtan (CZT) au Hunan et la région urbaine de Chongqing-Chengdu (collaboration entre Chongqing et le Sichuan). L'articulation de ces régions urbaines et leur prédominance représenteront une nouvelle organisation spatiale pour le bassin du Yangzi (cf. carte 29).

L'émergence de ces régions urbaines est un des résultats les plus significatifs dans l'évolution du bassin du Yangzi durant ces vingt dernières années. Ces régions urbaines yangziennes existantes ou potentielles se distinguent entre elles, de par leur taille et leur configuration. Nous pouvons en esquisser une typologie, par exemple, la plus vaste région urbaine yangzienne existante correspond au modèle de la « mégalopole asiatique » ou « desakota » du delta du Yangzi³⁷², où les entités urbaines originales se développent en s'appuyant, à une vaste échelle, sur la complémentarité entre l'urbain et le rural. Nous pouvons également distinguer l'aire macrocéphalique de Wuhan dans la plaine du Jiangnan (en cours d'édification), et un réseau de villes bicéphale dominé par Chengdu et Chongqing dans le bassin du Sichuan (en cours de construction). La formation d'une sorte d'aire de conurbation Changsha-Zhuzhou-Xiangtan (existante) dans la vallée de la rivière Xiang est une autre forme de l'organisation de l'espace.

³⁷¹ SANJUAN Thierry, « L'invention du Yangzi : Linéarité fluviale, segmentation provinciale et métropolisation littorale », dans BRAVARD Jean-Paul et SANJUAN Thierry, dir., « Le Yangzi et le Rhône », Lyon, *Géocarrefour*, 2004, vol. 79, no. 1, pp. 5-12.

³⁷² BEAUJEAU-GARNIER Jacqueline, « Traité de géographie urbaine », Paris, Armand Colin, 1970, pp. 385-454 ; MCGEE T. G., « The emergence of desakota regions in Asia: Expanding a hypothesis », in GINSBURG N., KOPPEL B. and MCGEE T. G., dir., *The Extended Metropolis : Settlement Transition in Asia*, Honolulu, University of Hawaii Press, 1991, pp. 3-25.

Carte 29 : Le projet de développement des régions urbaines dans le bassin du Yangzi (2008)



Source : Zhongguo tongji nianjian [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2009.

Tableau 16 : Le projet de développement des régions urbaines et des corridors industriels yangziens (donnés 2008)

Région urbaine	Situation géographique	Description	Stratégies politiques
<p>Delta du Yangzi</p> <p>Population : 67 360 000</p> <p>PIB : 4 531,20 milliards de yuans soit 69,18 % du PIB du Jiangsu, Zhejiang et Shanghai</p>	<p>D'une superficie de 46 000 km², la région urbaine du delta du Yangzi comprend la municipalité de Shanghai, la moitié sud de la province du Jiangsu (délimitée au nord par Nankin) et la moitié nord de la province du Zhejiang (délimitée par Hangzhou au sud). Cet ensemble spatial englobe 12 municipalités dont 71 arrondissements, 29 villes de rang de district et 13 districts.</p>	<p>Shanghai est la capitale économique du delta du Yangzi. Elle assume les principales fonctions de commandement, d'intégration au système mondial et de pôle portuaire et aéroportuaire de cette région. Nankin, plus en amont du Yangzi, est la capitale provinciale du Jiangsu. Elle commande la partie industrielle la plus dynamique du delta en dehors de Shanghai. Suzhou, Wuxi, Hangzhou sont des centres économiques secondaires deltaïques et jouent un rôle important pour soutenir les activités économiques de Shanghai. Dans cette région urbaine, les espaces périphériques situés au nord du Yangzi, à savoir l'île de Chongming, Nantong, Yangzhou et ceux au nord du Zhejiang, Jiaxing et Huzhou, sont un peu moins développés.</p> <p>L'ensemble de cette région dispose du réseau de transport le plus moderne et le plus dense du bassin (desservi par deux lignes ferroviaires à grande vitesse, 13 autoroutes nationales dont trois super-périphéries, 18 autoroutes régionales et 8 routes nationales. Le delta possède 5 aéroports internationaux et 2 régionaux ; il accueille les sept plus puissants ports fluviaux yangziens (capacité de tonnage supérieure à 10 000 tonnes) : Shanghai Nantong, Changzhou, Jiangyin, Yangzhou, Taizhou, Zhenjiang, Nankin). Le secteur tertiaire y est particulièrement développé. La région constitue le centre manufacturier de la vallée du Yangzi et du pays.</p>	<p>Suite à son ouverture dès 1985, l'ensemble des régions deltaïques du Yangzi forme aujourd'hui l'une des régions les plus urbanisées de la Chine. Elle pèse très lourd dans la production et l'ouverture du bassin.</p> <p>Interface des activités économiques et financières entre le bassin du Yangzi et le monde extérieur, la région urbaine du delta du Yangzi a cet objectif ambitieux de devenir la base manufacturière, le nœud de communication et le centre tertiaire de l'Asie orientale, en vue de se positionner face à la concurrence internationale en tant que région urbaine particulièrement compétitive.</p>

Région urbaine	Situation géographique	Description	Stratégies politiques
<p>Changsha-Zhuzhou-Xiangtan (CZT)</p> <p>Population : 13 202 800</p> <p>PIB : 456,53 milliards de yuans soit plus de 40 % du PIB de la province</p>	<p>Situé le long de la vallée du fleuve Xiang, cette région urbaine est implantée sur un territoire d'environ 28 106 km².</p> <p>Véritable cœur-région provincial, les trois villes de Changsha Zhuzhou et Xiangtan sont très rapprochées, distantes de 10 à 20 km (distance entre les bordures de l'espace bâti).</p> <p>Disposant d'un réseau de villes hiérarchisé de quatre niveaux, cette région urbaine comporte une conurbation bi-millionnaire, six villes de plus de 500 000 habitants, 48 grands bourgs et 140 chefs-lieux de différente taille.</p> <p>Cette région urbaine regroupe 13 % du territoire de la province, concentre 20 % de la population provinciale et fournit plus de 40 % de la production économique du Hunan.</p>	<p>Cette région urbaine est aisément desservie par le réseau routier (3 autoroutes nationales, 4 routes nationales, la super-périphérie de Changsha, 7 routes provinciales dont 2 voies express). Ensuite, les trois lignes ferroviaires de Pékin-Canton, Zhuzhou-Guiyang (Xiang-Qian) et Shanghai-Zhuzhou (Zhe-Gan) traversent la région. La région urbaine est aussi équipée d'un aéroport international et de trois ports fluviaux ayant chacun une capacité de chargement et déchargement supérieure à 1 000 000 t/an. L'ensemble de la région urbaine est doté dès 2008 d'un réseau électrique, bancaire et téléphonique unifié</p> <p>Avec une division industrielle très nette, cette région urbaine connaît une spécialisation et une sectorisation de la production industrielle : Changsha, dans le secteur tertiaire, se consacre principalement à l'industrie des médias, de l'électronique, de l'informatique et de l'alimentation ; tandis que les deux autres villes se spécialisent dans les domaines de l'industrie lourde : fabrication d'équipements et de fournitures du transport, industrie des métaux non ferreux, matières chimiques brutes et chimie pour Zhuzhou ; métallurgie, industrie mécanique et électromécanique, biochimie et chimie fine, industrie textile pour Xiangtan.</p>	<p>Suite à la planification urbaine à l'échelle régionale mise en place dès 1997, la région urbaine de CZT est actuellement la région urbaine de la Chine intérieure dont le développement est le plus abouti et réussi. En 2002, elle est intégrée au programme de Stratégie de développement urbain (City Development Strategy) financé par la Banque Mondiale et en 2007, cette région urbaine est retenue par le Conseil des affaires d'État en tant que « laboratoire pour se conformer au processus de réformes du pays », avec un domaine bien particulier de spécialisation qui est celui de la « double préservation » (<i>liangxing shehui</i>). Il s'agit de rechercher un moyen de ménager les ressources naturelles et humaines (<i>ziyuan jieyuxing shehui</i>*) et de préserver l'environnement (<i>huanjing youhao xing shehui</i>) dans le cadre de l'industrialisation et l'urbanisation des villes chinoises intérieures.</p> <p>* il s'agit d'économiser les ressources naturelles et humaines dans l'ensemble de la production, la circulation et la consommation des activités économiques de la ville.</p>

Région urbaine	Situation géographique	Description	Stratégies politiques
<p>Wuhan</p> <p>Population : 31 572 900</p> <p>PIB : 697,21 milliards de yuans soit 61,53 % du PIB de la province</p>	<p>Cette région urbaine a un territoire d'environ 30 000 km² et comporte 9 municipalités dont 8 municipalités périphériques situées dans un rayon de 100 km² au plus de Wuhan. Elle regroupe au total 23 arrondissements, 324 bourgs et 69 cantons.</p>	<p>Initiée en 2003 et officiellement reconnue par l'État en 2007 comme telle, la région urbaine de Wuhan hérite d'une structure de réseau urbain dite macro-céphalique. Dominée par Wuhan, l'ensemble de la région connaît actuellement une répartition déséquilibrée de l'économie régionale et de la population non agricole.</p> <p>Dans cette région urbaine, Wuhan joue un rôle déterminant. Grâce à sa fonction de nœud de communication ferroviaire, fluvial, aérien et autoroutier à l'échelle du bassin, l'ensemble de la région urbaine dispose d'un aéroport international, du plus puissant port du moyen Yangzi, de 8 autoroutes et 4 routes nationales. La plus grande artère ferroviaire du pays, Pékin-Canton croise ici la ligne à grande vitesse Shanghai-Chengdu, qui a été récemment mise en place (avril 2011) dans la région.</p> <p>Cette région urbaine se consacre principalement au secteur secondaire. Il s'agit notamment de l'industrie automobile, la fabrication des équipements et des fournitures du transport, la métallurgie, la pétrochimie, la production d'électricité, la fabrication des matériaux de construction, les équipements dans le domaine de la communication, l'informatique, l'industrie pharmaceutique, l'agroalimentaire, l'industrie textile.</p>	<p>Faisant partie du «laboratoire pour se conformer au processus de réformes du pays», la région urbaine de Wuhan recherche le même objectif que la région urbaine de Changsha-Zhuzhou-Xiangtan.</p>

Région urbaine	Situation géographique	Description	Stratégies politiques
<p>Chengdu-Chongqing</p> <p>Population : 106 935 300, soit plus de 88 % de la population du Sichuan et de Chongqing</p> <p>PIB : 1 620,47 milliards de yuans, soit plus de 92 % du PIB du Sichuan et de Chongqing</p>	<p>S'étirant sur 300 km de Chongqing à Chengdu, cette région urbaine englobe un territoire d'environ 131 329 km², lequel regroupe 14 municipalités du Sichuan et 18 arrondissements (dont 9 arrondissements urbains) et 13 districts de Chongqing.</p> <p>Avec une densité urbaine de 1,76 ville / 10 000 km², la région abrite les deux plus grandes villes de la Chine intérieure, Chongqing et Chengdu, 29 villes moyennes et petites villes, 117 districts, ainsi que 2 587 bourgs.</p>	<p>S'appuyant sur un réseau urbain bipolaire dominé par Chengdu et Chongqing, l'ensemble de cet espace est desservi par 3 lignes ferroviaires dont une ligne à grande vitesse. En outre, 10 autoroutes et 9 routes nationales s'intègrent à ce réseau. La région possède par ailleurs 2 aéroports internationaux et 4 aéroports régionaux. En matière de transport fluvial, les ports de Chongqing, Wanzhou, Luzhou, Yibin dominent le réseau fluvial du haut Yangzi. Le port de Chengdu sur la rivi ère Ming est en cours de construction.</p> <p>La réalisation en cours de la région urbaine de Chengdu-Chongqing comporte principalement trois volets : 1) le renforcement d'un réseau de communication entre Chengdu et Chongqing (notamment la mise en place d'une ligne ferroviaire à grande vitesse) ; 2) l'établissement d'un marché de main-d'œuvre unifié entre les deux pôles de développement ; 3) la réorganisation de l'industrie. Les secteurs recevant le plus d'investissements sont : l'industrie de l'automobile, l'industrie électronique et de l'informatique, l'industrie aéronautique (notamment l'hélicoptère), l'industrie métallurgique, l'industrie pétrolière et gazière, l'industrie saline, l'industrie alimentaire, l'industrie chimique et l'industrie pharmaceutique.</p>	<p>En 2007, la région urbaine de Chengdu-Chongqing est devenue officiellement un projet national reconnu par la Commission pour le développement et la réforme nationale. Elle fait partie du projet de développement de la Chine de l'Ouest et son développement est encadré par le XII^e Plan quinquennal du pays (2010-2015).</p> <p>Dans le cadre de la construction du «laboratoire pour se conformer au processus de réformes du pays » (<i>guojia zonghe peitao gaige shiyanqu</i>), ce projet urbain d'expérimentation à l'échelle régionale s'attache à créer la plus grande région urbaine potentielle dans l'ouest du pays et s'inscrit dans la recherche de nouveaux modes de développement pour résoudre le dualisme ville / campagne.</p>

Corridor industriel (2008)	Situation géographique	Description	Stratégies politiques
Corridor industriel de l'Anhui Population : 30 580 000 PIB : 581,80 milliards de yuans soit 66 % du PIB de la province	Le corridor industriel de l'Anhui est implanté dans un espace d'environ 76 000 km ² . Le projet de développement industriel concerne 9 municipalités riveraines yangziennes de l'Anhui.	Ce corridor industriel comprend d'abord deux pôles de développement : la ville de Hefei, capitale provinciale et Wuhu, première ville industrielle provinciale. Perpendiculairement aux deux villes, un axe longeant le Yangzi relie les villes industrielles d'Anqing, Chizhou, Tongling, Caohu et Ma'anshan, ce qui permet de compléter les fonctions industrielles des deux pôles de développement. En outre, au nord-est de la province, Chuzhou et Xuancheng servent d'espace de transit pour étendre l'influence économique du delta du Yangzi vers le corridor industriel de l'Anhui.	Ce corridor industriel est officialisé par le Conseil des affaires d'État en 2010. Les principaux objectifs de sa création sont d'accélérer l'urbanisation et l'industrialisation à l'échelle provinciale et d'étendre l'influence économique du delta du Yangzi vers les régions sous-développées du bassin intérieur.
Corridor industriel de Nanchang-Jiujiang Population : 5 484 600 PIB : 236,07 milliards de yuans soit 36,43 % du PIB de la province	D'une largeur de 26 000 km ² , ce corridor industriel englobe 7 arrondissements urbains et 5 districts de la municipalité de Nanchang et Jiujiang.	Initialement, cet axe de développement industriel de la province du Jiangxi fut implanté le long de la route nationale G105 qui relie Nanchang et Jiujiang. Avec la modernisation des moyens de transport, aujourd'hui, les villes riveraines du Yangzi ainsi que celles qui longent l'autoroute nationale G 70 (Fuzhou-Yinchuan) et le chemin de fer Pékin-Kowloon profitent de l'exploitation de ce corridor industriel.	Initié en 1992 par le gouvernement provincial, la construction du corridor industriel de Nanchang-Jiujiang a pour objectif d'animer l'économie provinciale. Sans financement et consentement officiel de l'État, ce projet de développement est pour l'instant suspendu.

Sources : *Changjiang sanjiaozhou diqu quyu guihua* [La planification régionale du delta du Yangzi], Pékin, Commission pour le développement et la réforme de la Chine, 2010, 66 pages.

Chengyu jingji quyu guihua [La planification de la région économique de Chengdu-Chongqing], Chengdu, Commission pour le développement et la réforme du Sichuan, 2011, 36 pages.

China City Development Strategies Draft Final Report : For Hunan Provincial Government Municipalities of Changsha, Zhuzhou et Xiangtan, Chreod Ltd. / The Urban Institute / International Centre for Sustainable Cities, 2001, 78 pages ;

Guomin jingji he shehui fazhan de di shiyi ge wunian guihua gangyao [Programme de la XI^e Planification quinquennale (2006-2010) pour le développement économique et social du pays], Pékin, Conseil des affaires d'État, 1985, 48 pages ;

Wuhan chengshiquan zongti guihua gangyao [La planification de la région urbaine de Wuhan 2007-2020], Pékin, Institut de géographie de l'Académie des sciences de Chine, 2007, 48 pages ;

Zhongguo chengshi fazhan baogao, [Rapport pour le développement des villes chinoises 2011], Shanghai, Association des maires des villes chinoises continentales, 2011, 228 pages ;

Zhongguo fazhan baogao [Rapport pour le développement de la Chine 2011], Pékin, Bureau national des statistiques, 2011, 204 pages ;

IV.1.2. Les principes de la politique de développement de la région urbaine

Le développement de ces régions urbaines est, d'une part, le résultat propre de l'industrialisation accélérée des villes yangziennes et, d'autre part, le fruit d'une politique de développement régional renforcée. Au niveau politique, la mise en valeur de la région urbaine est le résultat de la volonté du gouvernement provincial et doit mobiliser le plus grand nombre possible d'acteurs locaux autour d'un projet d'envergure. D'abord constituées de façon informelle, puis sur la base d'études académiques, les régions urbaines ont reçu une consécration dans la XI^e Plan quinquennal (2006-2010)³⁷³, dans le cadre de l'orientation de l'aménagement et du développement du territoire régional.

En outre, chaque région urbaine yangzienne est soutenue par des politiques de développement spécifiques légitimées par l'État central. Dans le delta du Yangzi, la métropolisation de Shanghai, Nankin, Hangzhou et le phénomène du « *desakota* » sont liés à un développement urbain précoce, avec la mise en place de la politique de l'ouverture du delta du Yangzi dès 1985 et la création de la Nouvelle Zone de Pudong en 1992. Pour les régions urbaines des haut et moyen Yangzi, elles profitent tardivement de la politique des « *post-zones économiques spéciales* » (*hou tequ*) promulguée à partir de 2005. Les régions urbaines sur lesquelles se répercutent tout d'abord, et avec profit, cette politique relèvent de la sphère d'influence des deux plus grandes villes du haut Yangzi que sont Chengdu et Chongqing. Tirant profit du projet de développement de l'Ouest (1999), l'association de ces deux villes en matière de coopération économique, de développement des transports rapides et à grande vitesse, et de certaines actions administratives coordonnées, donne vie à la « *région urbaine* » du bassin du Sichuan. Notamment, tirant leçon du mode de développement de la Nouvelle Zone de Pudong à l'embouchure du Yangzi, et dans une perspective de renforcement de la métropolisation de Chongqing, la Nouvelle Zone de Liangjiang³⁷⁴ (à l'intérieur de la cité de Chongqing) a été implantée au cœur des régions intérieures dans le haut Yangzi en 2011. En outre, suite à la promulgation d'une directive prônant « le redressement de la Chine centrale » en 2003, annonce sans effets réels, les régions lacustres

³⁷³ « dans les régions développées, les planifications urbaines codifiées construisent les nouveaux réseaux de villes qui permettent de renforcer le développement de grandes villes, d'économiser l'espace et de créer les bassins d'emploi [...] ». Source : *Zhonggongzhongyang guanyu zhiding guomingjingji he shehuifazhan dishiyige wunianjihua* [Recommandation du CCP : Élaboration du XI^e Plan quinquennal de l'économie nationale et du développement social], Pékin, Commission pour le développement et la réforme de la Chine, 2006, p. 5.

³⁷⁴ Située à l'intérieur de la cité de Chongqing, la Nouvelle Zone de Liangjiang contient trois arrondissements de Chongqing, une zone de développement économique et technique, une zone de nouvelles technologies et une zone franche. L'ensemble de cette nouvelle zone regroupe 1 200 km² de superficie, dont 550 km² sont exploitables. Son édification a pour but d'améliorer les relations ville / campagne à Chongqing, de créer la plus importante base de manufacture et de service dans la Chine intérieure, ainsi que le plus grand centre de financement du haut Yangzi.

ont pris l'initiative de sa mise en œuvre, en développant elles-mêmes, dans chaque province une région urbaine ou industrielle à l'échelle provinciale, comme la région urbaine de Wuhan et la région urbaine de Changsha-Zhuzhou-Xiangtan (CZT). *A posteriori*, leur réussite est prise en compte par le gouvernement central et le développement de ces deux régions urbaines est légitimé par le Conseil des affaires d'État en 2007.

En Chine, à partir des années 1990, se différenciant des « zones économiques spéciales » des années 1980, qui étaient le fruit de l'ouverture littorale à titre d'expérimentation, de « nouvelles zones spéciales » (*xintequ*) ont été édifiées et implantées dans des régions sélectionnées tant littorales qu'intérieures. Dans la vallée du Yangzi, validées au fur et à mesure par l'État au cours de ces vingt dernières années, trois régions sont devenues les lieux d'expérimentations pour se conformer au processus de réforme (*guojia zonghe peitao gaige shiyanqu*). À l'intérieur du bassin, hormis la Nouvelle Zone de Pudong édifiée à l'est de Shanghai dès 1992, des zones de développement multifonctionnel en matière de finance, d'industrie de transformation, de nouvelles technologies, de transports, de périurbanisation, d'éducation et de tourisme, et sous forme de développement en régions urbaines ou régions industrielles de taille et de pouvoir économique variés, ont été soigneusement sélectionnées par l'État et légitimées par la politique de développement de 2007, afin de stimuler un développement cohérent et réparti de façon équilibrée dans le territoire. Leur statut de région d'expérimentation confère à chacune un objectif de développement ciblé³⁷⁵. Ainsi à la région urbaine de Chengdu-Chongqing est impartie la réduction des inégalités entre les villes et les campagnes (*tongchou chengxiang*) ; la région urbaine de Changsha-Zhuzhou-Xiangtan (CZT) et la région urbaine de Wuhan sont engagées dans la recherche de nouveaux modes de production et de consommation à l'échelle régionale avec pour objectif d'atteindre un type de développement industriel et urbain durable (*liangxing shehui*).

Prenant le relais des zones économiques spéciales (*jingji tequ*) créées au début des années de réforme, qui servent essentiellement à ouvrir le littoral et attirer les investissements étrangers dans la perspective de création de pôles de développement économique, les nouvelles zones de développement intérieures sont mises en place dans le but de résoudre les problèmes apparus au cours de la réforme économique. Tout spécialement, il s'agit de créer des régions urbaines cohérentes, à travers la planification régionale avec un accent mis sur la périurbanisation, la redistribution industrielle, l'amélioration des infrastructures et la

³⁷⁵ Parmi les sept « régions d'expérimentation pour la coordination de la réforme économique de la Chine » (*guojia zonghe peitao gaige shiyanqu*) autorisées dans l'ensemble du pays, quatre d'entre elles sont implantées dans le bassin du Yangzi. Il s'agit de Chengdu, Chongqing, Wuhan et Changsha-Zhuzhou-Xiangtan.

coopération intermunicipale et intercommunale. S'appuyant sur la ville centrale, ces régions urbaines ou industrielles sont devenues les pivots du développement du bassin et leur force économique également répartie dans le territoire laisse espérer une réduction des inégalités spatiales du bassin du Yangzi.

IV.1.3. L'état des lieux des régions urbaines yangziennes

Les indicateurs (cf. tableau 17) tels que le PIB, le taux d'urbanisation, la production industrielle, l'investissement étranger ou encore l'éducation, montrent que les régions urbaines constituent des noyaux de développement où se concentre la forte présence humaine et s'accumule la part la plus importante de la production industrielle du bassin. En 2008, 60,41 % du PIB du bassin provient des quatre principales régions urbaines, notamment celle du delta du Yangzi, laquelle regroupe 37,47 % du PIB total³⁷⁶. À l'échelle provinciale, la région urbaine en devenir de Chengdu-Chongqing représente plus de 92 % de la production de l'ensemble du Sichuan et de Chongqing. Par ailleurs, 69,18 % du PIB du Jiangsu, du Zhejiang et de Shanghai sont réalisés par la région urbaine deltaïque³⁷⁷. Ainsi, il ne fait pas de doute que ce sont ces régions urbaines (existantes ou en gestation) qui fournissent le gros du PIB de chaque province et contribuent à la productivité du bassin. Leurs agencement et dynamisme sont une force motrice pour le développement économique provincial mais aussi pour celui du bassin.

Cependant, il n'en demeure pas moins qu'à l'échelle de l'ensemble du bassin, la délimitation spatiale et le pouvoir économique de chaque région urbaine restent très variés d'une région à l'autre. D'après les statistiques de 2008, sur l'ensemble du PIB des quatre régions urbaines, celui du delta du Yangzi domine de plus de 60 % la totalité de la production de l'ensemble des régions urbaines. Sa production est 2,6 fois plus élevée que celle du bassin du Sichuan, 6,6 fois plus que celle du Wuhan, et 10 fois supérieure à celle de la plus petite région urbaine du bassin Changsha-Zhuzhou-Xiangtang. Afin de comprendre cette situation, nous allons mettre en œuvre une analyse plus détaillée des quatre régions urbaines yangziennes.

³⁷⁶ *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2009.

³⁷⁷ *Changjiang sanjiaozhou chengshi nianjian* [Annuaire statistique des villes du delta du Yangzi], Shanghai, Centre de recherche du delta du Yangzi, 2009.

Tableau 17 : Statistiques pour la comparaison des quatre régions urbaines yangziennes (existantes et potentielles) (2008)

Région urbaine	Nombre de ville de plus de 500 000 habitants non agricoles des arrondissements urbains		Nombre de villes de rang de district	Nombre de districts	Nombre d'arrondissements	Nombre de bourgs	Nombre de cantons	Population totale de la région urbaine		Population non agricole de la région urbaine		Taux d'urbanisation
	Nombre	Proportion par rapport à (aux) province(s)						Population (habitants)	Proportion par rapport à (aux) province(s)	Population (habitants)	Proportion par rapport à (aux) province(s)	
Delta du Yangzi	10	62,50 %	29	13	71	779	67	67 360 000	50,02 %	39 950 000	65,45 %	59,30 %
Wuhan	3	60,00 %	10	13	23	324	69	31 572 900	51,67 %	12 320 100	51,96 %	39,02 %
Changsha-Zhuzhou-Xiangtan	3	50,00 %	4	8	11	185	94	13 202 800	19,01 %	7 266 200	46,80 %	55,04 %
Chengdu-Chongqing	5	83,33 %	16	73	60	2 587	1 376	106 935 300	87,91 %	28 313 700	91,02 %	26,48 %
Total	21	63,64 %	59	107	165	3 875	1 606	219 071 000	43,80 %	87 850 000	55,30 %	-

Région urbaine	PIB de la région urbaine		PIB du secteur primaire (milliards de yuans)	PIB du secteur secondaire (milliards de yuans)	PIB du secteur tertiaire		Production des entreprises industrielles		Superficie administrative de la région urbaine (km ²)	Espace bâti de la région urbaine	
	PIB (milliards de yuans)	Proportion par rapport à (aux) province(s)			PIB (milliards de yuans)	Proportion par rapport à (aux) province(s)	Production (milliards de yuans)	Proportion par rapport à (aux) province(s)		Espace bâti (km ²)	Proportion par rapport à (aux) province(s)
Delta du Yangzi	4 531,20	69,18 %	128,95	2 408,10	1 994,50	71,98 %	9 537,18	71,31 %	81 191	2 942	51,35 %
Wuhan	697,21	61,53 %	76,12	317,20	303,89	66,25 %	914,75	67,99 %	58 052	788	50,36 %
Changsha-Zhuzhou-Xiangtan	456,53	40,92 %	37,49	239,62	179,43	42,56 %	464,45	40,20 %	1 951	472	39,45 %
Chengdu-Chongqing	1 620,47	92,07 %	247,28	778,07	595,12	92,44 %	1 807,05	88,07 %	240 723	1 736	82,67 %
Total	7 305,41	60,41 %	489,84	3 742,98	3 072,94	63,65 %	12 723,43	63,96 %	381 917	5 938	46,68 %

Région urbaine	Longueur autoroutier (km)	Longueur de la voie navigable (km)	Nombre de mouillages	Volume de trafic des ports maritimes et fluviaux (millions de tonnes)	Chiffre d'affaires d'exportation		Nombre	Production des entreprises étrangères (milliards de yuans)	Nombre d'affaires (ou projet) d'investissement étranger	Capitaux étrangers réellement dépensés	
					Chiffre d'affaire (milliards de dollars)	Proportion par rapport à (aux) province(s)				Chiffre d'affaire (milliards de dollars)	Proportion par rapport à (aux) province(s)
Delta du Yangzi	3 887	19,957	6 321	1 655,91	446,88	79,59 %	20 660	3 273,81	8 167	37,97	90,49 %
Wuhan	inconnu	inconnu	312	66,24	8,99	76,76 %	inconnu	inconnu	256	3,45	83,90 %
Changsha-Zhuzhou-Xiangtan	527	inconnu	inconnu	29 55	5,30	63,05 %	inconnu	inconnu	231	2,39	59,68 %
Chengdu-Chongqing	1 983	inconnu	inconnu	inconnu	19,71	94,58 %	1 080	inconnu	inconnu	5,64	94,21 %
Total					480,88					49,44	80,13 %

Région urbaine	Nombre d'établissements supérieurs de l'éducation		Superficie des terres cultivables	
	Nombre	Proportion par rapport à (aux) province(s)	Superficie (ha)	Proportion par rapport à (aux) province(s)
Delta du Yangzi	203	65,48 %	2 768 780	39,96 %
Wuhan	67	56,78 %	1 343 690	28,81 %
Changsha-Zhuzhou-Xiangtan	65	56,52 %	622 138	16,42 %
Chengdu-Chongqing	131	95,62 %	5 355 072	65,44 %
Total	466	53,81 %	10 089 680	31,41 %

Sources : *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2009.
Changjiang sanjiaozhou chengshi nianjian [Annuaire statistique des villes du delta du Yangzi], Shanghai, Centre de recherche du delta du Yangzi, 2009.

1) La région urbaine de Changsha-Zhuzhou-Xiangtan

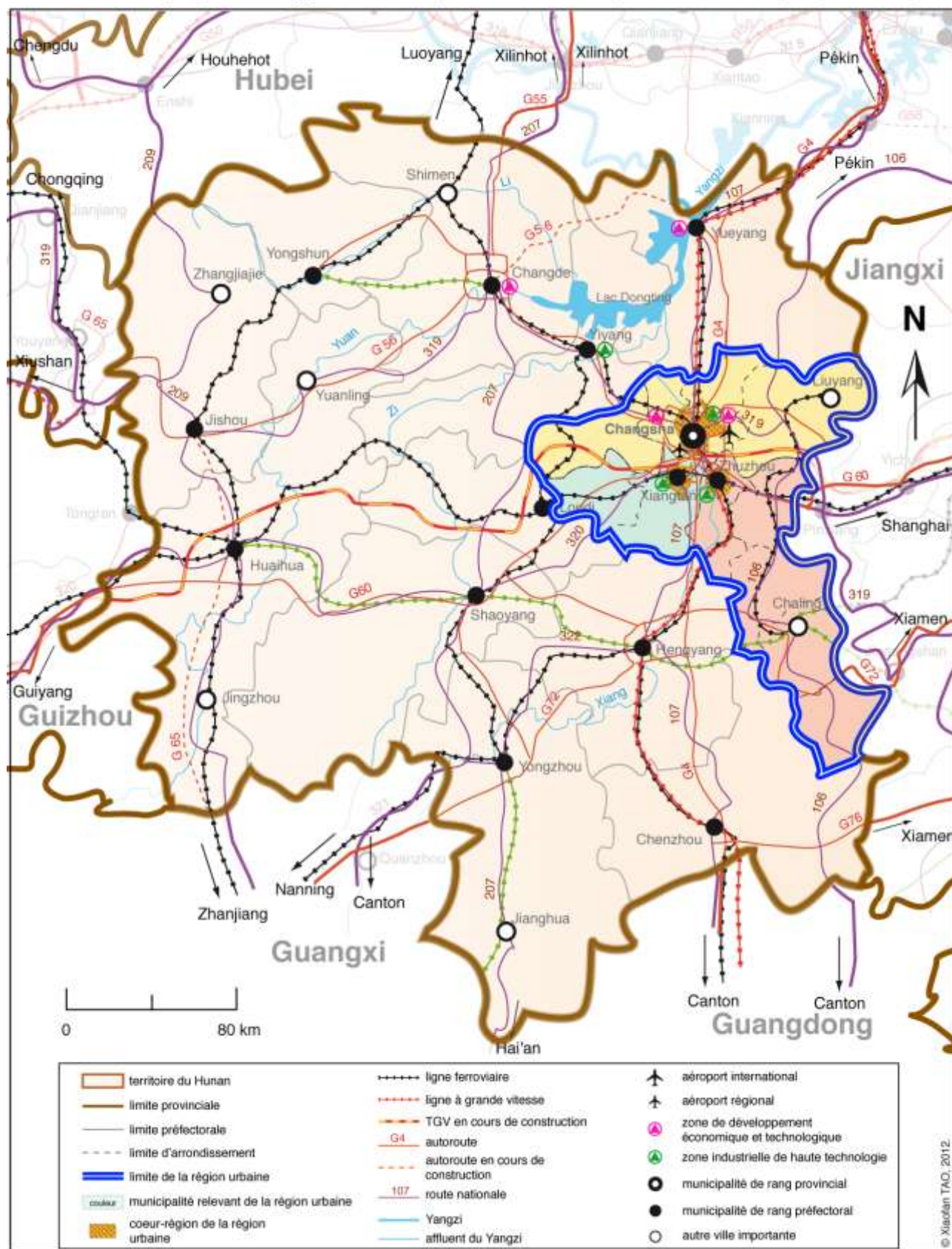
D'une superficie de 28 250 km², l'ensemble de la région urbaine de Changsha-Zhuzhou-Xiangtan (CZT) englobe, dans son cœur-région, la ville bi-millionnaire de Changsha et les deux grandes villes de Zhuzhou et Xiangtan, dont la population respective dépasse 500 000 habitants³⁷⁸ (population non agricole des arrondissements urbains). De plus, elle accueille, au niveau préfectoral, quatre villes moyennes et deux petites villes. Enfin, 48 bourgs industriels et 140 chefs-lieux d'espaces ruraux rejoignent la conurbation centrale pour participer à la formation de la région urbaine de CZT³⁷⁹ (cf. carte 30).

Avec une volonté affichée dès 1992 de développer simultanément Changsha, Zhuzhou et Xiangtan, une planification à l'échelle de la région urbaine axée sur ces trois municipalités limitrophes a été élaborée par la Banque mondiale en 2002. Jusqu'à aujourd'hui, des processus d'unification de Changsha-Zhuzhou-Xiangtan en matière de télécommunication, de système bancaire et de transport intermunicipal ont été réalisés. Le développement autoroutier et la mise en place de transports en commun intermunicipaux (tramway et réseau ferroviaire régional) permettent de renforcer les liaisons entre ces trois villes. Grâce à un réseau de villes complet, implanté au sein d'une région sous l'influence d'une même origine culturelle, la Chine intérieure connaît un exemple remarquable d'urbanisation régionale à partir d'une coopération intermunicipale.

³⁷⁸ Dans nos études, pour l'estimation du niveau d'urbanisation d'une ville, nous nous référons toujours au chiffre de la population non agricole des arrondissements urbains de la cité centrale de la municipalité

³⁷⁹ *China City Development strategies draft final report : Changsha/Zhuzhou/Xiangtan*, Chreod Ltd./The Urban Institute/International Centre for Sustainable Cities, 2001, pp. 6-10.

Carte 30 : Le projet de développement de la région urbaine de Changsha-Zhuzhou-Xiangtan (2000-2020)



Source : China City Development Strategies Draft Final Report : For Hunan Provincial Government Municipalities of Changsha, Zhuzhou et Xiangtan, Chreed Ltd./The Urban Institute/ International Centre for Sustainable Cities, 2001, pp. 68-69.

Cependant, l'aire de diffusion économique de cette région urbaine reste encore assez limitée. En effet, depuis la mise en place de la région urbaine de CZT, la conurbation de ces trois villes est marquée par une forte tertiarisation. Entre 1992 et 2008, la part de la production tertiaire dans l'ensemble du PIB de la région urbaine passe de 22 % à 41 %. Notamment pour la ville de Changsha, la part du secteur tertiaire représente plus de 50 % du PIB municipal³⁸⁰. Cette poursuite de la tertiarisation s'est accomplie au détriment de l'industrie du secteur secondaire. Des défaillances sont manifestement apparues dans les industries lourdes de Zhuzhou et Xiangtan. Héritage de l'économie planifiée, leur dysfonctionnement devient le principal facteur qui entrave la croissance économique de la région urbaine. De surcroît, la mise en place d'une gouvernance unifiée pour la gestion de l'ensemble des trois villes semble toujours floue. Après environ dix ans de mise en œuvre de la planification régionale, aucune action en matière de coopération administrative n'a été réellement pratiquée. Toutes ces contraintes risquent d'affaiblir la région urbaine de CTZ, d'autant que, jusqu'à présent, son influence économique atteint avec peine la ville de Yueyang, située aux confins du Hunan et du Hubei. En tant que premier port yangzien du Hunan, Yueyang est plutôt intégré à la sphère économique de Wuhan.

2) La région urbaine de Wuhan

La région urbaine de Wuhan présente une structure de réseau de villes typiquement « macrocéphale ». En 2008, 43,61 % de la population non agricole de cette région urbaine se regroupe dans la ville-centre de Wuhan, où se concentre 58,50 % de l'espace bâti, et 56,80 % du PIB. Elle abrite 74,68 % des investissements étrangers de l'ensemble de la région urbaine³⁸¹. Huangshi, la deuxième grande ville du Hubei, située à 75 km au sud-est de Wuhan, en 2009, a une production économique environ huit fois moindre que celle de la ville « macrocéphale » de Wuhan³⁸². Cet écart est également constaté dans le domaine de la population non agricole et la proportion des espaces bâtis. Quant aux autres villes entrant dans la composition de cette région urbaine, il s'agit en grande partie de villes moyennes et de petites villes possédant une population non agricole inférieure à 300 000 habitants (population

³⁸⁰ Suite à la politique de développement privilégiant les investissements dans l'industrie tertiaire et des nouvelles technologies, orientation qui la différencie des autres grandes capitales provinciales intérieures, Changsha est devenue la première ville chinoise en matière de production de divertissement médiatique. Entre 2003 et 2005, la part de la production tertiaire de Changsha a représenté plus de 50 % du PIB total municipal et, depuis 2006 jusqu'à aujourd'hui, elle est environ de 49 %. Source : *Hunan tongji nianjian* [Annuaire statistique du Hunan], Changsha, Bureau provincial des statistiques du Hunan, 2009.

³⁸¹ *Hubei tongji nianjian* [Annuaire statistique du Hubei], Wuhan, Bureau provincial des statistiques du Hubei, 2009.

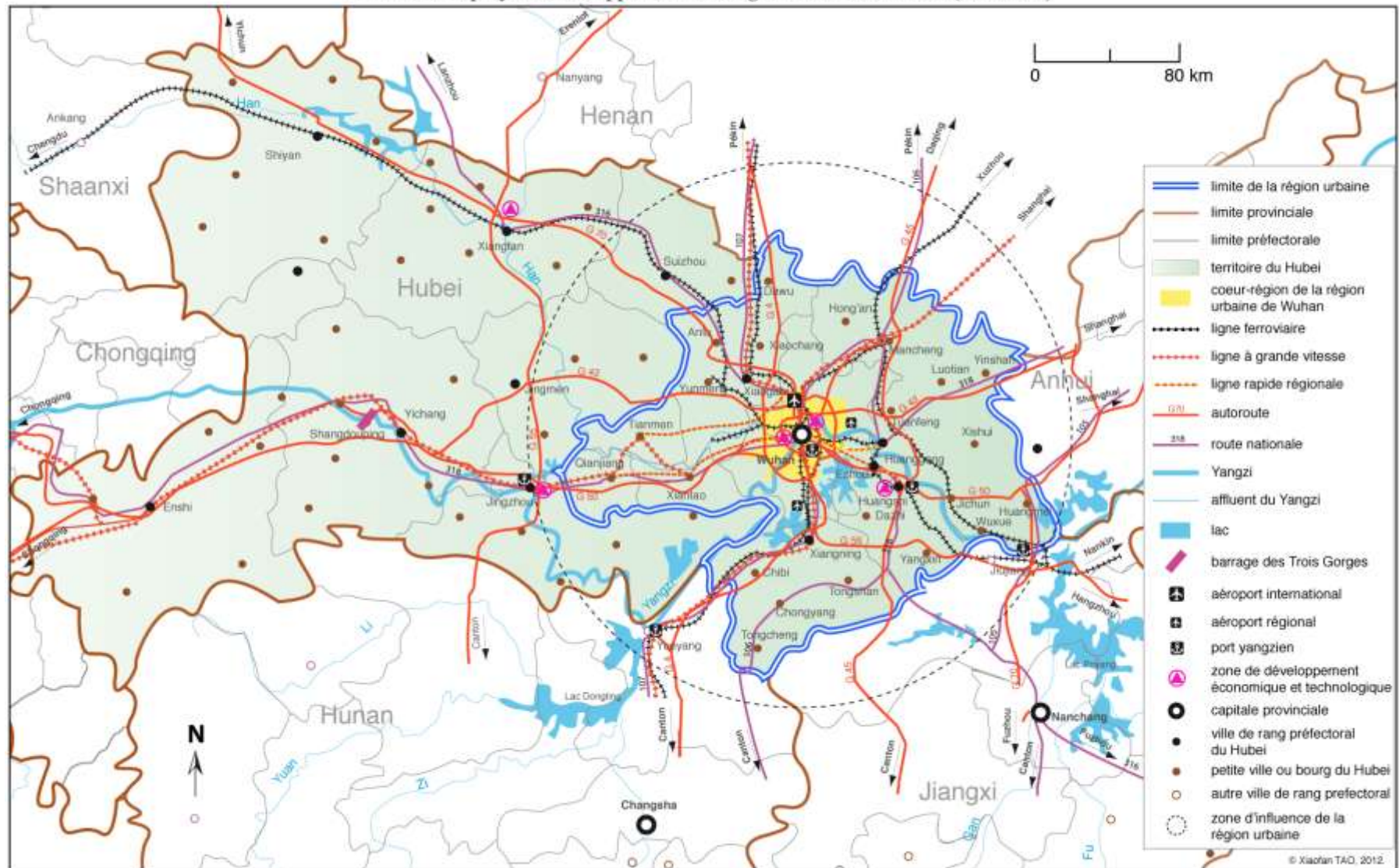
³⁸² *Ibid.*

des arrondissements urbains) et situées à environ de 50 km à vol d'oiseau de Wuhan. La continuation des espaces bâtis depuis Wuhan jusqu'à ses villes « satellites » semble encore loin d'être effective.

Dans cette région urbaine, la situation la plus problématique porte sur le développement centripète de Wuhan et son attractivité excessive. La polarisation de Wuhan amoindrit les chances de développement des villes voisines, ce qui explique que l'urbanisation de Wuhan a des répercussions très limitées en matière de redistribution des richesses et sa capacité de diffusion de son influence reste encore restreinte. En conséquence, cette disposition déséquilibrée du pouvoir économique urbain entre le centre (Wuhan) et la périphérie (Huangshi, Xiaogan, Xiantao) a pour résultat le faible taux d'urbanisation de l'ensemble de la région urbaine de Wuhan : en 2008, il n'a pas dépassé 40 %³⁸³. Compte tenu de cette situation, la planification pour la région urbaine de Wuhan privilégie le développement d'un réseau de transport afin de créer une région urbaine plus compacte. Ainsi, phénomène récent, le développement du transport autoroutier (dès 2005) et la prolongation des lignes ferroviaires rapides (à partir de 2008) permettent-ils à des villes des alentours de Wuhan (qui sont à moins d'une heure d'automobile) de commencer à être reliées à son centre, ce qui réduit l'isolement de la ville « macrocéphale ». Malgré tout, dans cette région urbaine déséquilibrée, caractérisée par un centre excessivement polarisé et une périurbanisation à la traîne, les villes et les espaces ruraux au delà de la limite de l'aire métropolitaine de Wuhan connaissent un développement marginal (*cf.* carte 31).

³⁸³ *Ibid.*

Carte 31 : Le projet de développement de la région urbaine de Wuhan (2009-2020)



Source : *Wuhan chengshiquan zongti guihua gangyao* [La planification de la région urbaine de Wuhan 2007-2020], Institut de géographie de l'Académie des sciences de Chine, 2007, p. 26.

3) La région urbaine de Chengdu-Chongqing

Le bassin du Sichuan tient une place particulière dans le haut Yangzi. Non seulement parce qu'il offre les terres les plus fertiles et cultivables de la région, mais aussi parce que s'y situe l'axe reliant Chengdu à Chongqing. Cet axe, sur une portion de territoire égale à 13,78 % de la superficie totale du haut Yangzi, regroupe 16 municipalités, concentre plus de 90 % des villes et bourgs importants de la région, regroupe 91,02 % de la population du haut Yangzi et fournit 92,06 % de son PIB régional (2008)³⁸⁴.

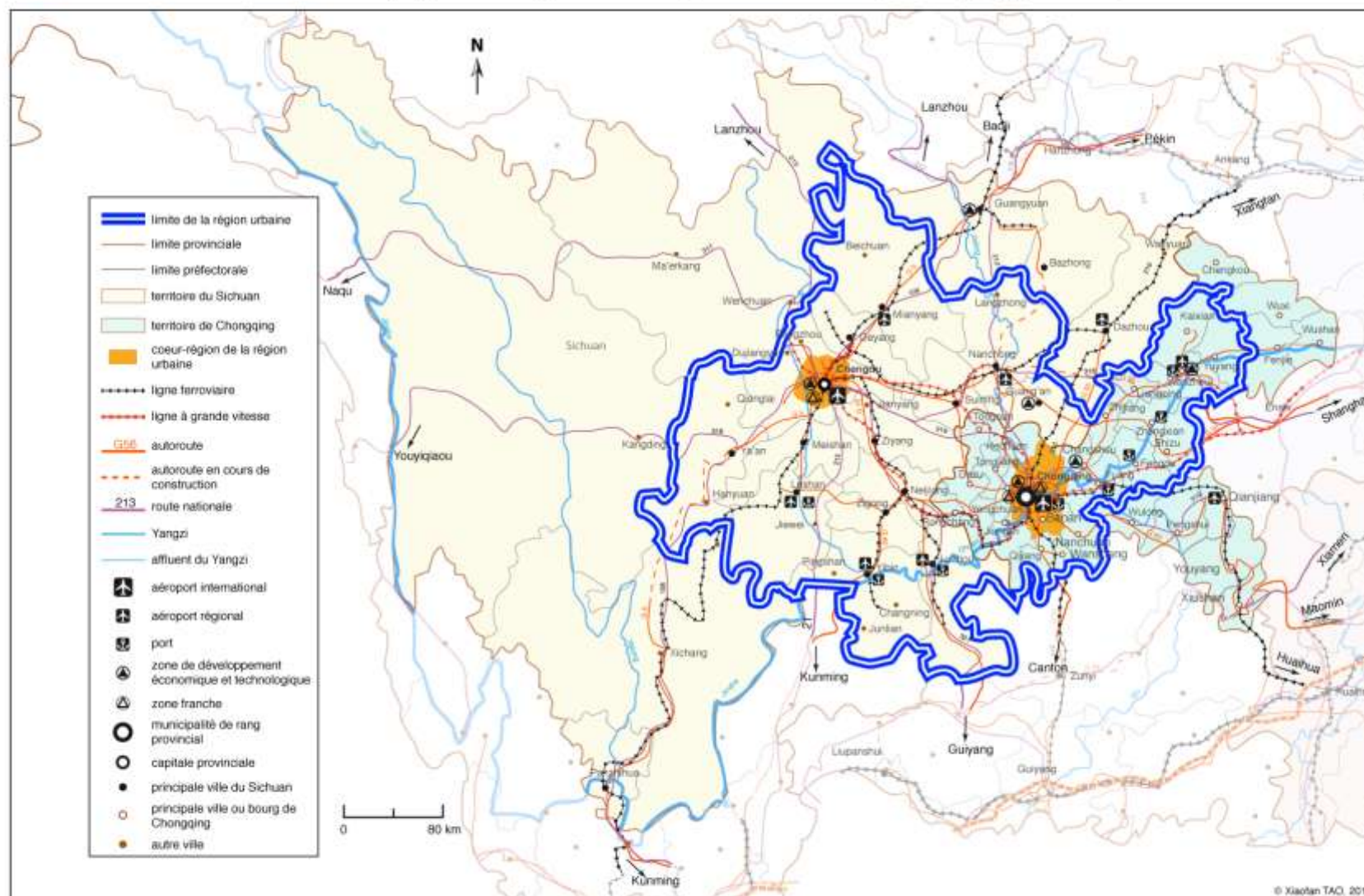
Suite à la modification du statut de Chongqing, qui accède au rang de municipalité provinciale en 1997, se séparant ainsi de la province du Sichuan, les rivalités Chongqing / Chengdu sont exacerbées dans le haut Yangzi, où les deux mégapoles se développent séparément sous l'égide d'un localisme fort. La politique préférentielle de développement de grandes villes et la généralisation de la mégapolisation ont entraîné à l'échelle régionale une marginalisation des villes provinciales secondaires comme celles de Neijiang, Zigong, Luzhou et Nanchong. Elles sont de plus en plus démunies en matière d'investissements et d'accès aux matières premières. Afin de se prémunir contre l'aggravation de cette situation, la collaboration au plan économique des deux circonscriptions de Chengdu et Chongqing dans le haut Yangzi a été initiée dans le cadre d'un projet de développement économique régional ambitieux : il s'agit, à travers le renforcement des infrastructures entre Chengdu et Chongqing, de réunir leurs aires mégapolitaines pour désenclaver simultanément les entités urbaines environnantes.

Même si, actuellement, cet espace demeure dans l'ensemble sous-développé les statistiques montrent que la croissance urbaine régionale y est considérable : en 1950, le taux d'urbanisation régionale est de 4,32 %, il s'élève à 12,74 % en 1990 et il atteint en 2008 26,48 %³⁸⁵. Les collectivités locales ont ciblé cet espace en tant que pôle de développement le plus prometteur pour la formation d'une future région urbaine dans le haut Yangzi. Grâce à la diffusion de l'influence de Chengdu et Chongqing, les autorités locales comptent étendre l'industrialisation et l'urbanisation à l'échelle régionale afin d'impliquer plus encore le haut Yangzi dans la vie économique du bassin et de réduire les inégalités économiques régionales.

³⁸⁴ *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2009.

³⁸⁵ *Sichuan tongji nianjian* [Annuaire statistique du Sichuan], Chengdu, Bureau des statistiques du Sichuan, 2009 ; *Chongqing tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chongqing], Chongqing, Bureau des statistiques de Chongqing, 2009.

Carte 32 : Le projet de développement de la région urbaine de Chengdu-Chongqing (2010-2020)



Source : *Chengdu jingji quyu guahua* [La planification de la région économique de Chengdu-Chongqing], Commission pour le développement et la réforme du Sichuan, 2011, p. 19

Cette configuration de l'urbanisation à l'échelle régionale dans le bassin du Sichuan n'est pas sans évoquer celle de Wuhan et sa vaste emprise sur ses espaces environnants. La suprématie régionale de Chongqing et Chengdu est un frein au développement des autres villes à l'entour. Aussi, à l'intérieur de la région urbaine, le déséquilibre entre ces deux pôles de développement et les autres entités urbaines se creuse-t-il de plus en plus. La croissance économique sans précédent de Chengdu et Chongqing est sans commune mesure avec celle des autres villes de la région. Par exemple, la ville de Yibin, premier port yangzien où prend naissance la voie navigable du Yangzi, a un taux de croissance urbaine annuelle de seulement 0,3 %, dix fois moindre que celui de Chengdu qui progresse d'environ 3 % chaque année³⁸⁶. La poursuite de la modernisation et de la métropolisation de Chengdu et Chongqing risque de faire persister cette situation pour les prochaines années³⁸⁷.

Dans l'ensemble de cet espace où la topographie pose de nombreuses contraintes, les infrastructures sont devenues des enjeux déterminants. L'évolution au cours de ces vingt dernières années en matière de modernisation des modes de transport et de prolongation et d'amélioration des réseaux de communication a permis de faciliter les déplacements entre les entités urbaines de la région. Des villes isolées comme Suining et Hechuan, qui étaient, au début des années 1990, reliées à Chengdu et Chongqing par le seul moyen du réseau routier provincial, sont maintenant intégrées dans un réseau autoroutier et de lignes ferroviaires à grande vitesse. Aujourd'hui, plusieurs voies autoroutières, trois lignes ferroviaires et la mise en place de la ligne aérienne régulière entre Chengdu et Chongqing renforcent l'unité de cette région urbaine potentielle. Cependant, le rythme de progression du réseau des transports n'est toujours pas adapté au rythme de la croissance démographique et économique régionale et aux besoins réels en la matière³⁸⁸.

Actuellement, si l'espace s'étendant de Chengdu à Chongqing ne constitue pas une véritable région urbaine, c'est principalement du fait d'une structure régionale mal organisée et d'un réseau de transport incomplet et surchargé. La perspective d'une région urbaine unifiée, couvrant la distance entre Chongqing et Chengdu (plus de 300 km, distance équivalente à celle entre Stuttgart et Cologne) demeure encore à l'état de projet.

³⁸⁶ *Sichuan tongji nianjian* [Annuaire statistique du Sichuan], Chengdu, Bureau des statistiques du Sichuan, 2009.

³⁸⁷ FANG Jun, « *Chengyu jingjiqun quyu jingji xietiao fazhan yanjiu* » [Recherche sur la coordination du développement régional dans la région économique de Chengdu-Chongqing], *Jingji yanjiu xiangdao* [Guide de recherche économique], no. 15, 2011, pp. 148-149.

³⁸⁸ CHEN Tingting, « *Chengyu jingjiqun fazhan xianzhuang, wenti ji duice* » [L'état actuel, les problématiques et le développement en perspective de la région économique de Chengdu-Chongqing], *Jingji he shangwu zhanwang* [Perspectives sur le développement de l'économie et du commerce], vol. 6, no. 103, 2008, pp. 104-105.

IV.1.4. Vers une typologie de la région urbaine yangzienne

Aujourd'hui, afin d'encourager le processus d'urbanisation dans le bassin du Yangzi, les autorités chinoises privilégient le modèle de la région urbaine (*chengshiqun*) pour y accélérer le processus de développement régional. Afin de dresser l'état des lieux des trois régions urbaines situées dans le haut et le moyen Yangzi, il nous faut apporter quelques précisions sur l'évolution et la typologie de la région urbaine yangzienne.

Par rapport au delta du Yangzi, les régions urbaines des haut et moyen Yangzi sont en cours de construction. Leur promotion au statut de région urbaine est le résultat d'une volonté politique. Ce terme de « région urbaine » masque néanmoins des contrastes importants d'une région à l'autre. En Chine, en l'absence d'une définition codifiée et unanime³⁸⁹, l'appellation de « région urbaine » y demeure un terme très obscur. Il n'existe pratiquement pas d'échelle pour distinguer les régions urbaines en fonction de la morphologie des villes (conurbation, agglomération), ou encore des différentes zones d'influence relevant d'une cité centrale (aire d'influence, région d'influence, zone économique) ou d'une région polycentrique entièrement urbanisée (mégapole ou *desakota*). Il arrive souvent que le seul terme de « région urbaine » (*chengshiqun* se traduit littéralement par « cluster de villes ») regroupe sans distinction d'échelles (agglomération, conurbation, mégapole) et de modes d'organisation (réseau de villes) des villes étendues. S'y ajoute une délimitation administrative compliquée, dans la pratique urbaine en Chine, la morphologie d'une ville (agglomération, conurbation) se confond souvent avec la diffusion de sa zone d'influence économique et la configuration spatiale des vastes régions polycentriques.

Sur le territoire où se situent les trois régions urbaines des haut et moyen Yangzi, qui n'existent pour l'instant que sur le papier, le tissu urbain continu est actuellement difficile à discerner en dehors des périmètres des aires urbaines³⁹⁰. Il s'agit, en effet, d'un ensemble où le découpage administratif et la qualification officielle de « région urbaine » par l'État

³⁸⁹ En s'appuyant sur l'évolution urbaine des pays développés, la Chine, à partir de ces expériences et des études menées en la matière, s'approprie par le vocabulaire son propre développement. Cependant, l'importation des vocabulaires occidentaux, en raison des difficultés de compréhension et de traduction des termes, tant au niveau technique qu'au niveau culturel, entraîne une confusion des termes urbains employés dans le domaine de la recherche théorique et de l'élaboration de la planification urbaine. Par exemple, certains termes comme région urbaine, aire métropolitaine et mégapole sont apparus et construits à partir de superlatifs. Dans le monde anglo-saxon, ces vocabulaires suscitent déjà nombre de controverses ; lorsqu'ils s'introduisent en Chine, très peu de termes chinois peuvent les restituer tels quels, sans leur faire perdre leur originalité. Cela provoque des confusions entre le terme de « région urbaine » et plusieurs autres termes proches comme « agglomération », « aire métropolitaine » ou « région métropolitaine ».

³⁹⁰ Nous reprenons ici la définition de l'aire urbaine française donnée par l'Insee : l'aire urbaine est un ensemble continu formé par un pôle urbain (unité urbaine offrant plus de 5 000 emplois) et par sa couronne périurbaine.

correspondent à la volonté politique d'accélérer l'urbanisation et l'industrialisation à l'échelle régionale.

Dans les régions urbaines des haut et moyen Yangzi, nous pouvons constater des phénomènes urbains tels que l'agglomération, la suburbanisation³⁹¹, la mégapolisation³⁹². Cependant, un sous-développement en matière de rurbanisation³⁹³ et d'industrialisation rurale entraîne pour les franges périurbaines de fortes densités où se concentrent des petites villes, des bourgs et des activités agricoles, une pénurie d'industries rurales et d'infrastructures de transport. Notamment l'accès quotidien à la ville pour la plupart des habitants situés en dehors des agglomérations demeure difficile. Avec un développement à la marge, les petites villes, les bourgs et les espaces ruraux participent faiblement à la constitution du PIB régional, et pèsent peu dans la croissance économique de l'ensemble de région urbaine. Dans ces régions urbaines en gestation, le taux d'urbanisation demeure très bas et le processus d'urbanisation est souvent informel, le développement régional tire son impulsion principalement des grandes villes centrales.

Afin de mieux comprendre l'organisation spatiale des régions urbaines yangziennes, terme confusément défini par les autorités chinoises, nous allons distinguer trois types de régions urbaines pour le bassin du Yangzi.

Une région urbaine ayant pour base une aire métropolitaine

La morphologie de la région urbaine de Changsha-Zhuzhou-Xiangtan (CZT) et celle de Wuhan relèvent du premier modèle, qui est celui d'une région urbaine structurée par la domination d'une ville-centre compacte dans le cœur-région, à partir de laquelle se déploie un étalement urbain sur un rayon alentour de 50 km environ. Procédant de trois villes originellement séparées par le Yangzi et la rivière Han, Wuhan est une véritable conurbation composée de Wuchang, Hankou et Hanyang. La jonction de leurs espaces bâtis a été effective dans les années 1920. Quant aux cités de Changsha, Zhuzhou et Xiangtan, conséquence de ces vingt dernières années d'évolution, ces trois villes voisines situées sur les deux rives de la

³⁹¹ La suburbanisation qui désigne le développement continu de l'espace autour des villes. Source : MERLIN Pierre et CHOAY Françoise, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Presses universitaires de France, 2005, p. 793.

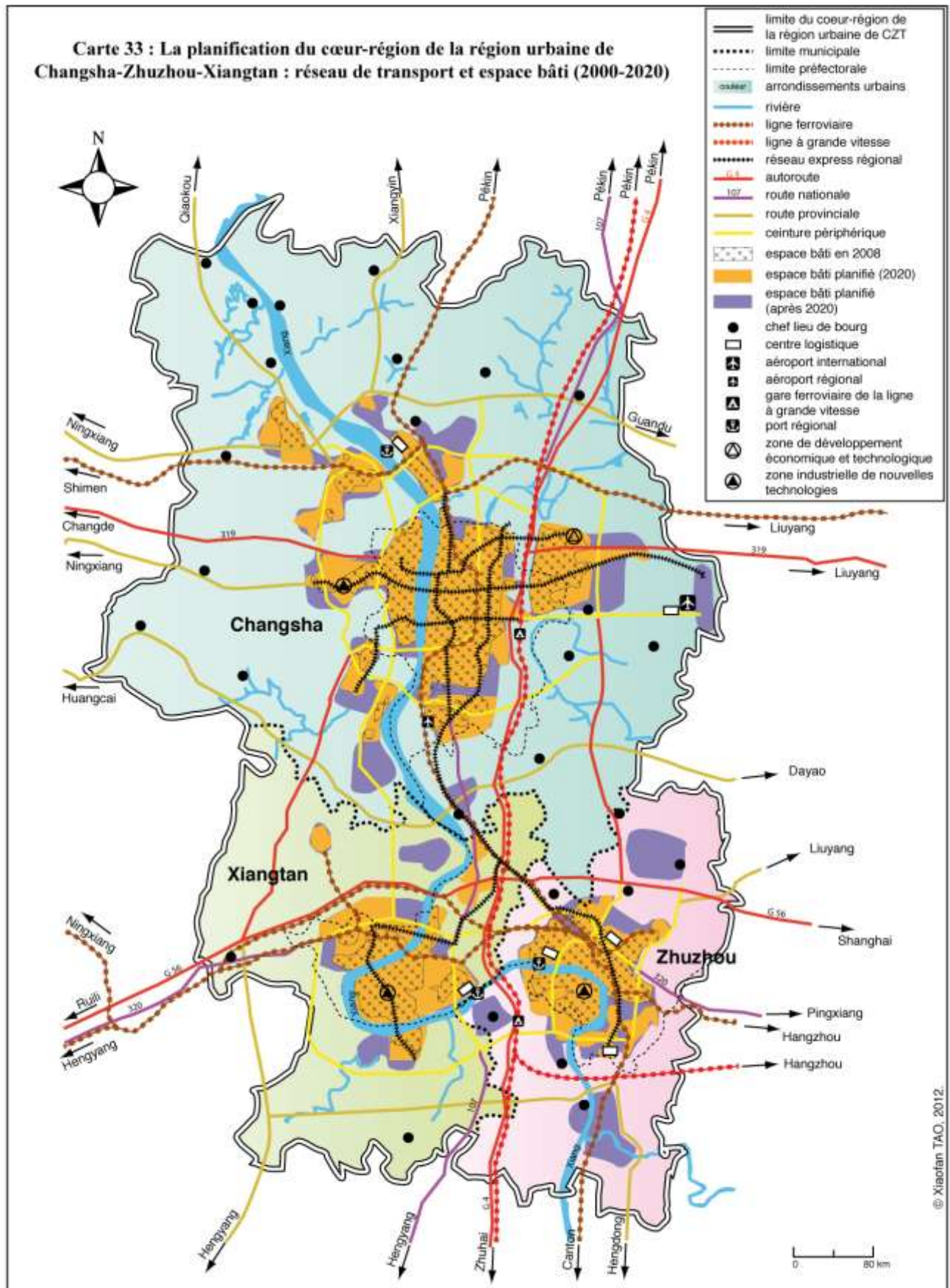
³⁹² Nous adoptons ici la définition de la métropole de Jean-François Troin. Il considère que, souvent, seule la capitale a fait l'objet d'une vraie définition métropolitaine. Dans les pays en développement comme la Chine, pour la plupart des villes, les aires qualifiées de métropolitaines correspondent à celles des aires mégapolitaines, qui ont un rayonnement moins étendu que les métropoles. TROIN Jean-François, *Les Métropoles des « Sud »*, Paris, Ellipses, 2000, 160 pages.

³⁹³ La rurbanisation désigne les transformations territoriales qui s'étendent à l'espace rural faisant apparaître une imbrication des espaces ruraux avec les espaces urbanisés. Source : MERLIN Pierre et CHOAY Françoise, *op. cit.*, p. 793.

rivière Xiang tendent à se rapprocher de plus en plus, laissant présager la formation d'une future conurbation : depuis dix ans, la jonction des espaces bâtis de Changsha et Xiangtan est effective ; la distance séparant Changsha de Zhuzhou est passée de 50 km à 15 km. Aujourd'hui, dans le Hubei et le Hunan, grâce à un fort potentiel de développement urbain de la capitale provinciale, laquelle a pris la forme urbaine compacte d'une conurbation, dans l'intention de renforcer l'attractivité et le pouvoir de diffusion économique de la capitale de la province, la planification économique provinciale privilégie une urbanisation à l'échelle régionale : en s'appuyant sur le cœur-région urbain (sous forme d'une aire mégapolitaine) et ses couronnes périurbaines elle s'attache, à mettre en valeur l'ensemble de la région urbaine en tant que pôle de développement provincial. Pour chaque conurbation, l'influence directe des trois cités centrales rayonne sur une cinquantaine de kilomètres, intégrant des villes moyennes et des petites villes, ainsi que des localités non agglomérées (bourgs, chefs-lieux de district, villages).

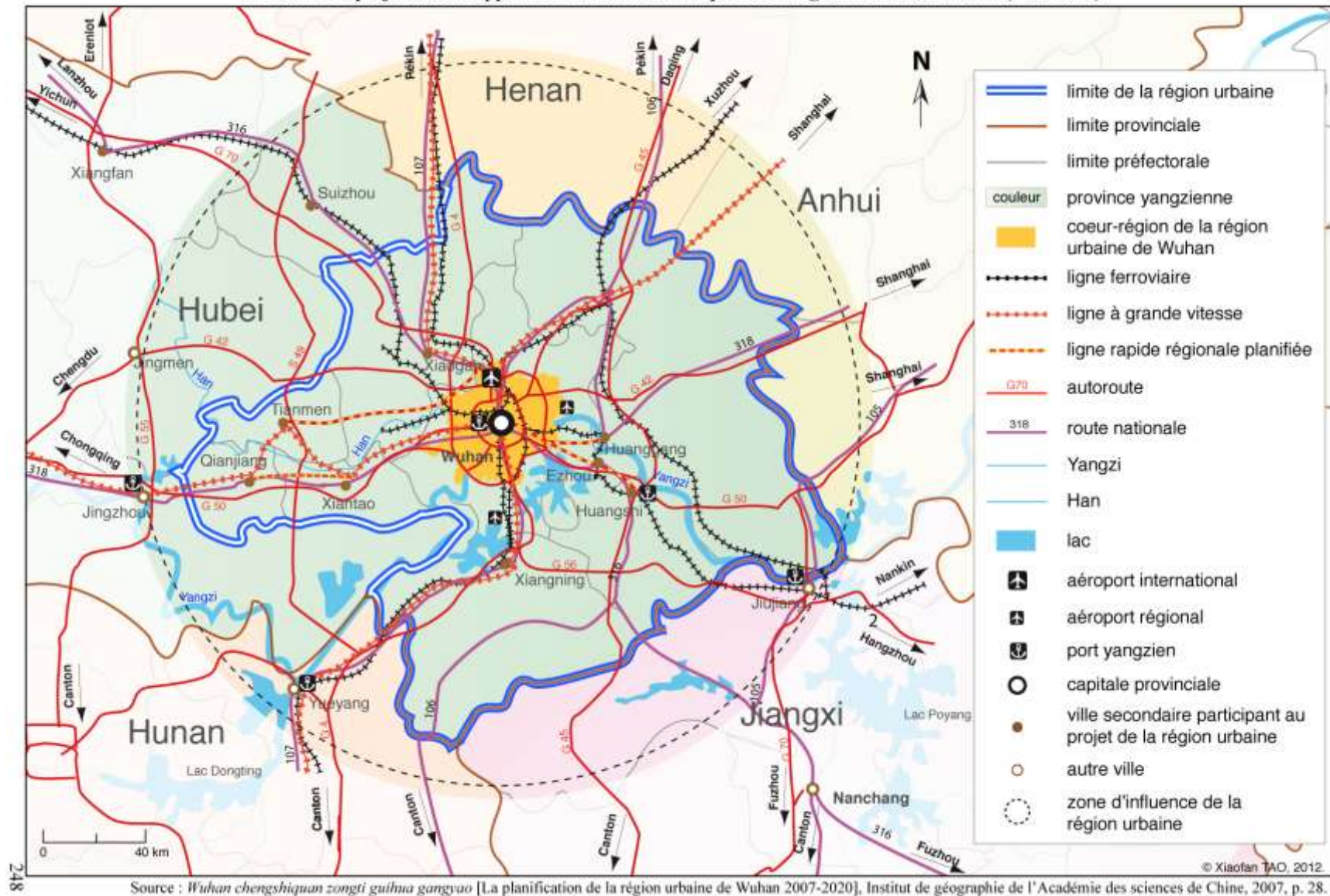
Le territoire des régions urbaines de Wuhan et de CZT officiellement délimité (par le découpage administratif) intègre, au delà de la limite de l'aire mégapolitaine, des espaces étendus composés d'entités urbaines de taille moyenne ou petite ainsi que de vastes espaces ruraux. Ces espaces connaissent une forte concentration humaine, mais sont restés dispersés et isolés. Faute d'infrastructures adaptées (notamment pour les espaces ruraux), le centre régional est peu accessible. Actuellement, à l'intérieur de la région urbaine, le processus d'urbanisation concerne majoritairement les villes. Il s'agit d'abord du renouvellement urbain des anciens quartiers et de la périurbanisation des grands centres régionaux, avec dans le même temps le développement de centres secondaires (villes moyennes et petites villes) grâce à des opérations de rénovation ou réhabilitation urbaine en profondeur. Les processus d'industrialisation rurale et de rurbanisation, en dehors de la zone périurbaine des grandes villes, sont peu constatés dans la plupart des espaces ruraux. Les deux aires métropolitaines de Wuhan et de CZT, qui sont en pleine expansion, ne permettent pas de structurer actuellement une région urbaine, du fait des nombreux espaces ruraux encore en marge du développement.

Carte 33 : La planification du cœur-région de la région urbaine de Changsha-Zhuzhou-Xiangtan : réseau de transport et espace bâti (2000-2020)



Source : China City Development Strategies Draft Final Report : For Hunan Provincial Government Municipalities of Changsha, Zhuzhou et Xiangtan, Chreod Ltd./The Urban Institute/ International Centre for Sustainable Cities, 2001, pp. 68-69.

Carte 34 : Le projet de développement du réseau de transport de la région urbaine de Wuhan (2010-2020)



Ce modèle de région urbaine s'appuyant sur une aire mégapolitaine est le résultat de deux facteurs politiques. Premièrement, le sous-développement du moyen Yangzi et l'accord tacite de l'État pour autoriser la mégapolisation dès 1992 ont mené à une nouvelle politique provinciale, laquelle privilégie le développement de la capitale provinciale pour conforter sa participation à la concurrence économique nationale. Pour ce faire, une doctrine qui vise à légitimer le développement des grandes villes vient la soutenir : elle accentue les atouts des villes millionnaires qui permettent d'économiser les espaces, les infrastructures, les dotations et les ravitaillements urbains³⁹⁴. Dans ces conditions, l'urbanisation à l'échelle régionale dans le moyen Yangzi a été orientée vers la mégapolisation et n'a pas conduit à une industrialisation rurale généralisée comme ce fut le cas dans le delta du Yangzi.

Deuxièmement, un facteur non négligeable qui nous fait confondre la région urbaine officiellement délimitée et sa partie réellement urbanisée (aire mégapolitaine) émane de la division administrative chinoise. Afin de réduire l'écart entre la ville et la campagne, à partir de 1983, une nouvelle méthode de division administrative a été appliquée largement en Chine. Dans le but d'accélérer l'influence de la ville dans les zones rurales, le gouvernement encourage une stratégie qui permet, dans la circonscription municipale (*dijishi*³⁹⁵, la circonscription de rang préfectoral), aux grandes villes et aux villes moyennes de gouverner les districts (*xian*) et les municipalités de rang de district (*xianjishi*). En s'appuyant sur cette méthode, pendant ces trente dernières années, un grand nombre de villes yangziennes ont élargi leur territoire et ont absorbé des espaces ruraux considérables. Certains districts lointains sont devenus des territoires d'arrondissements relevant directement de l'autorité municipale. Ce découpage territorial rend très compliqué la dénomination de « ville » (*chengshi*), qui n'est plus adaptée au contexte actuel de la vie quotidienne. Chaque ville gouverne ainsi généralement un territoire très étendu, composé à la fois d'arrondissements urbains et d'arrondissements ruraux, ces derniers sont en fait d'anciens districts ruraux

³⁹⁴ Yao Shimou, *Zhongguo chengshiqun* [La région urbaine chinoise], Pékin, Zhongguo kexue jishu daxue chubanshe, 2006, p. 307.

³⁹⁵ En effet, la municipalité (*dijishi*) est une circonscription préfectorale. À l'échelon supérieur, le regroupement de plusieurs municipalités de rang préfectoral peut constituer une province ; à l'échelon inférieur, l'association de plusieurs arrondissements, districts et parfois de villes de rang de districts contribuent à la création d'une municipalité. Fin 2008, dans le bassin du Yangzi, parmi 333 circonscriptions de rang préfectoral, il existe 282 municipalités de rang préfectoral (ces municipalités portent toutes le même nom que la cité centrale), soit une proportion de 85 %. Parmi celles-ci, 156 gouvernent une ou plusieurs municipalités de rang de district. Mais, il faut préciser ici que si « la municipalité de rang préfectoral » fait partie de la division administrative chinoise, elle ne représente pas une ville physique. De même que le territoire municipal (*shiyu*), qui correspond à une région très étendue, est très rarement entièrement urbanisé, de même, le territoire d'une cité (*shiqu*), qui est composé par des arrondissements, n'est pas rempli par des espaces bâtis continus, souvent l'espace périphérique d'une cité reste encore très rural.

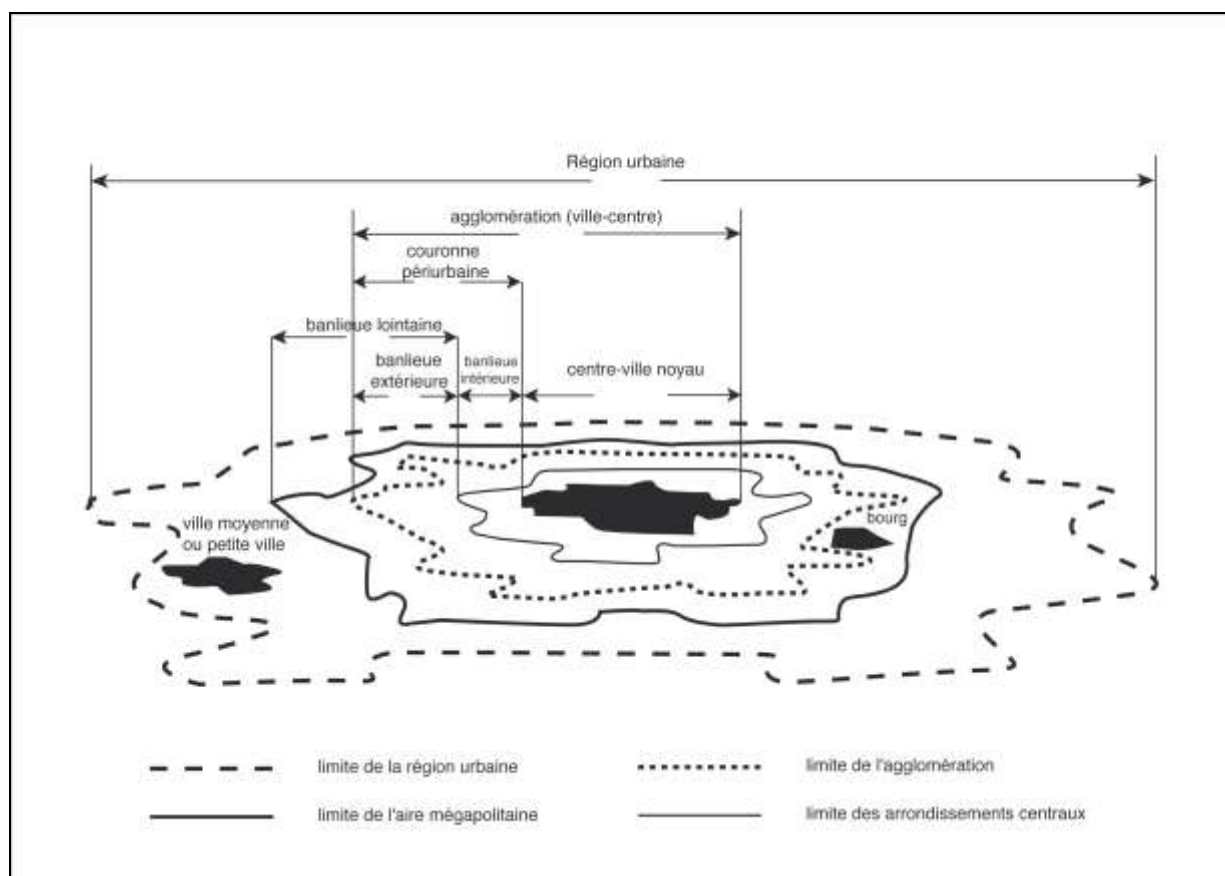
(26 025 km² pour Chongqing, 892 km² pour Changsha, par exemple). De plus, du fait du rattachement des districts et des villes « sous juridiction municipale » pour l'ensemble de la municipalité le territoire municipal atteint plusieurs dizaines de milliers de kilomètres carrés (56 343 km² pour Chongqing et 11 272 km² pour Changsha)³⁹⁶. Aujourd'hui, le territoire municipal contient une grande partie d'espaces non urbanisés, notamment pour ce qui est de certaines petites villes et bourgs, dont la population agricole est beaucoup plus élevée que la population urbaine³⁹⁷. En conséquence, la ville yangzienne devient un ensemble complexe où la frontière de la ville physique et de la circonscription administrative ne coïncident pas. Les limites administratives territoriales actuelles ne représentent pas les territoires urbains à proprement dit.

De ce fait, nous pouvons comprendre la volonté des autorités de circonscrire administrativement la région urbaine de Wuhan et de CZT. En réalité les niveaux d'urbanisation actuels du Hunan et du Hubei nous conduisent à penser que, sur leur territoire, la formation d'une région urbaine s'étendant sur plusieurs milliers de kilomètres carrés (300 000 km² pour celle de Wuhan et 260 000 km² pour celle de CZT), soit presque autant que la région urbaine du bassin parisien, reste encore une vue de l'esprit.

³⁹⁶ *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2009.

³⁹⁷ Prenons le cas de Xianyang, une municipalité de rang préfectoral de la province du Hubei : à la fin de 2003, cette cité chapeaute trois arrondissements, soit 2 195 300 habitants, parmi lesquels seulement 891 900 appartiennent à la population non agricole. Source : *Ibid.*

Illustration 9 : La composition de la région urbaine à partir d'une seule aire mégapolitaine



Une région urbaine structurée par un réseau de villes

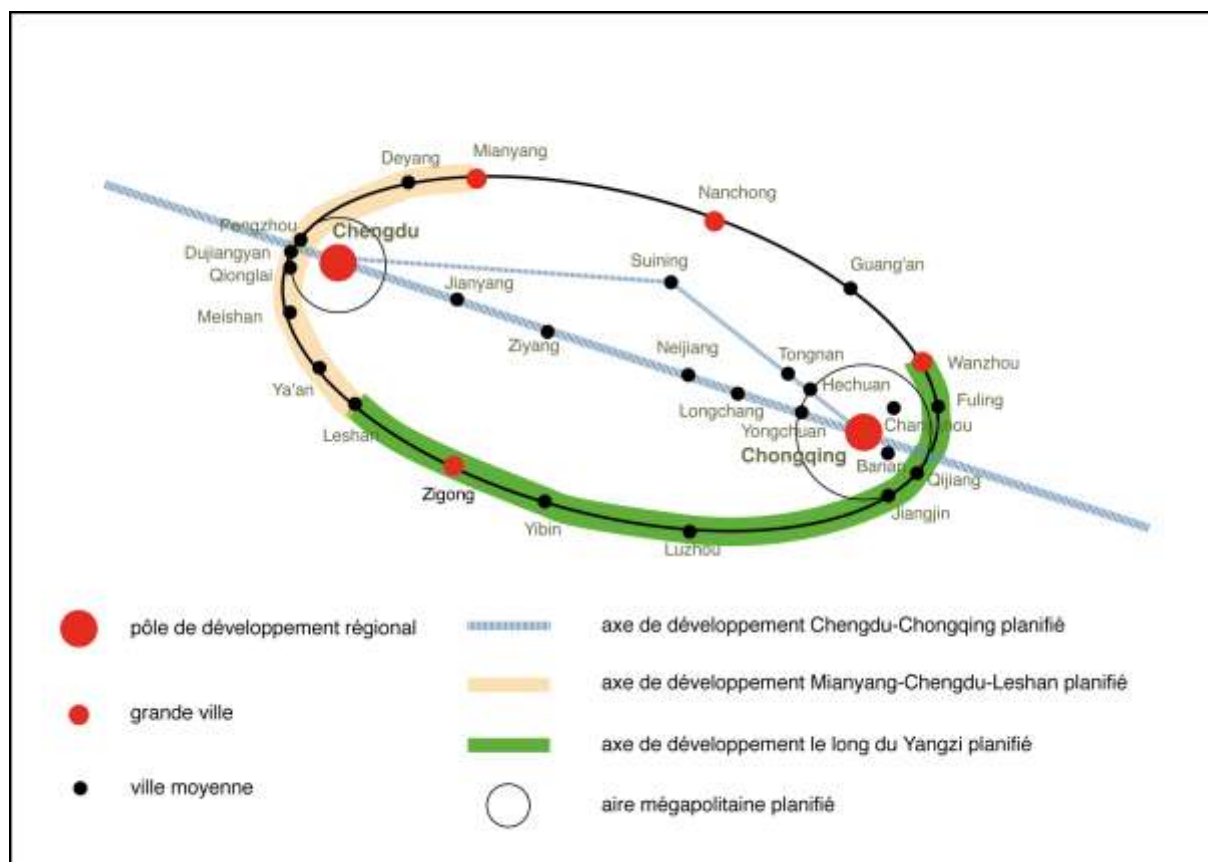
Dans le haut Yangzi, le projet de développement de la région urbaine du bassin du Sichuan est basé sur un immense territoire de 168 100 km², cinq fois plus étendu que ceux des régions urbaines de CZT ou de Wuhan. Qualifier ce territoire de région urbaine reste très discutable : est-il possible qu'un territoire si étendu soit entièrement urbanisé ? Avec un taux d'urbanisation de 26,48 % en 2008, la réponse est évidemment négative. L'armature urbaine du bassin du Sichuan est très primitive, l'ensemble de cette région connaît une forte discontinuité urbaine avec de très vastes espaces consacrés aux activités agricoles, lesquels s'intercalent entre les entités urbaines. La morphologie urbaine actuelle de cet ensemble régional ne correspond pas aux critères de la définition de la région urbaine³⁹⁸. Il s'agit plutôt d'une région économique structurée autour d'un réseau de villes, laquelle présente l'intérêt de renforcer la coopération inter-provinciale entre Chengdu et Chongqing.

³⁹⁸ Au niveau de l'organisation structurelle, la qualification d'une région urbaine doit correspondre à deux critères fondamentaux : le développement d'un réseau d'ensemble de villes hiérarchisées d'une part et la mise en place de moyens de transport rapides terrestres (ferroviaires et autoroutiers) d'autre part. Source : ZHOU Yixing, *Chengshi dili* [La Géographie urbaine], Shanghai, Shangwu yinshuguan, 1995, p. 112.

1) Le réseau de villes et ses composantes hiérarchisées

Dans le bassin du Sichuan, nous sommes en présence d'un réseau de villes hiérarchisé et bicéphalique. Dominé par Chengdu et Chongqing, le réseau de villes est animé ensuite par 4 grandes villes, 15 villes moyennes, 36 petites villes et de nombreux bourgs. Au sommet de la hiérarchie, par le biais de leur forte production industrielle, leurs marchés financiers élargis et leurs équipements culturels complets, Chongqing et Chengdu sont les deux pôles régionaux qui animent les activités économiques de l'ensemble du bassin du Sichuan. Au niveau intermédiaire, les villes secondaires comprennent les grandes villes et les villes moyennes qui sont les centres économiques préfectoraux. Elles disposent d'un éventail complet de fonctions, à la fois industrielles et de services pour la population régionale. D'un rang inférieur, les petites villes et les bourgs ont un rayonnement sur leurs espaces propres et possèdent des services locaux. Leur fonction fondamentale est d'assurer la communication entre les espaces urbains et ruraux pour un développement unifié. La présence de ce réseau de villes hiérarchisé a un double avantage : d'un côté, le réseau favorise la mobilisation des aires d'influence des grandes villes et le renforcement des pouvoirs des pôles urbains centraux ; de l'autre, il permet de diffuser les influences économiques des villes secondaires (villes moyennes et petites villes) vers les bourgs et les espaces ruraux à l'entour et de canaliser leurs potentialités et leur volonté de collaboration. L'ensemble de ce réseau contribue à former une association territoriale à l'échelle régionale, qui offre à l'ensemble de l'espace du bassin du Sichuan une continuité et une ouverture économique. Fondamentalement, c'est ce réseau de villes qui représente l'ensemble du tissu urbain et détermine le niveau de l'urbanisation de la région.

Illustration 10 : La répartition des villes importantes et les axes de développement du réseau de villes de Chengdu-Chongqing



Le niveau de développement d'un réseau de villes dépend de trois principaux facteurs : la composition hiérarchique des villes, les relations des villes entre elles et la capacité de distribution des fonctions des villes. Suivant ces trois indicateurs, une recherche officielle a été menée sur les potentialités de développement de la région urbaine du bassin du Sichuan en 2009³⁹⁹. Les résultats montrent que deux problèmes majeurs pèsent lourdement dans la composition de ce réseau de villes :

a) Le réseau de villes manque de grandes villes

Hormis les deux très grandes concentrations urbaines de Chengdu et Chongqing, qui comportent chacune, pour l'ensemble de leurs arrondissements, une population non agricole supérieure à 4 millions d'habitants (2008), le réseau de villes est constitué d'un éventail de villes qui ont pour la plupart une population inférieure à 500 000 habitants (population non agricole). Seules les quatre villes de Zigong, Mianyang, Nanchong et Wanzhou (Chongqing)

³⁹⁹ Ces travaux ont été effectués par le groupe de recherche pour le développement de la région urbaine du bassin du Sichuan.

ont légèrement dépassé le seuil des 500 000 habitants non agricoles. La carence en grandes villes millionnaires pèse sur la cohésion d'ensemble du réseau de villes.

b) Un réseau de villes déséquilibré

Selon le tableau 18, pour le réseau de villes de Chengdu-Chongqing, le rapport entre le nombre de très grandes villes, de grandes villes, de villes moyennes et de petites villes et bourgs est de 1 : 1,5 : 4,5 : 8. Dans cette région urbaine, Chengdu et Chongqing concentrent plus de 53 % de la population non agricole ; l'absence d'autres grandes villes millionnaires et la dispersion des entités urbaines de taille réduite font que les petites villes et bourgs ne disposent pas de capacités adéquates pour développer une industrie rurale et absorber la main-d'œuvre non agricole.

Tableau 18 : La répartition des villes dans le réseau de villes de Chengdu-Chongqing en fonction de leur taille (population non agricole des arrondissements urbains)

Classification des villes	Très grandes villes	Grandes villes	Villes moyennes	Petites villes et bourgs
	Plus de 2 000 000 habitants	500 000 – 2 000 000 habitants	200 000 – 500 000 habitants	Moins de 200 000 habitants
Réseau de villes de Chengdu-Chongqing	2	4	15	36

Sources : *Sichuan tongji nianjian* [Annuaire statistique du Sichuan], Chengdu, Bureau des statistiques du Sichuan, 2009 ; *Chongqing tongji nianjian* [Annuaire statistique du Sichuan], Chongqing, Bureau des statistiques de Chongqing, 2009 ; *Zhongguo Chengshi tongji nianjian* [Annuaire statistique des villes chinoises], Pékin, Bureau national des statistiques, 2009.

Note : la classification des villes en fonction du nombre d'habitants est celle de l'*Annuaire statistique des villes chinoises*.

Cela fragilise le réseau de villes du bassin du Sichuan, lequel connaît un morcellement considérable. D'une part, Chengdu et Chongqing sont en pleine phase de mégapolisation, ce qui se traduit par un étalement urbain en perpétuelle progression. Leur croissance économique surclasse celle des autres entités urbaines du réseau. D'autre part, plusieurs villes et bourgs situés dans les périphéries du bassin du Sichuan (c'est le cas de Yibin, Luzhou et Guang'an, qui sont éloignées de l'axe de développement central de Chengdu-Chongqing), ainsi que de vastes espaces ruraux connaissent un isolement absolu, ce qui est un frein au développement local et régional. Par conséquent, l'ensemble des entités urbaines composantes du réseau de

viles ne sont pas physiquement agrégées les unes aux autres, elles ne peuvent satisfaire au projet visant à former une immense configuration urbaine polycentrique comme celle de la mégapole du delta du Yangzi. ce projet est par conséquent à penser sur le long terme.

2) Le réseau de villes et l'organisation des transports

Dans le bassin du Sichuan, les villes et bourgs sont séparés par une distance allant de 20 à 250 km. C'est grâce aux transports rapides et aux moyens de communication modernes que ces entités se trouvent en contact, et que s'accroissent les échanges économiques entre les villes. Actuellement dans le bassin du Sichuan, afin de renforcer la capacité de diffusion de l'influence économique des pôles urbains, la politique d'aménagement du territoire encourage la construction d'un réseau de transport moderne (cf. carte 35). Dès 2005, des travaux de construction de plusieurs lignes rapides (autoroutières, ferroviaires et aériennes) entre Chongqing et Chengdu à une échelle régionale sont lancés, renforçant du même coup la prédominance de ces deux villes sur l'ensemble du réseau de villes.

Pourtant dans cette région, le choix d'un système urbain multipolaire, avec des documents de planification allant jusqu'à l'horizon 2030, se heurte aux contraintes géographiques (relief très escarpé, montagnes), la complexité de la topographie du haut Yangzi n'est guère favorable aux transports terrestres. Compte tenu de ces difficultés, l'implantation d'infrastructures de transport vise principalement à relier les entités urbaines importantes. Suivant la carte 35, nous pouvons remarquer que les aménageurs sollicitent une consolidation des communications entre Chengdu et Chongqing en tant qu'axe de développement majeur régional. L'opération se traduit notamment par le renforcement de l'autoroute et de la ligne ferroviaire à grande vitesse. La consolidation des trois itinéraires ferroviaires entre Chengdu et Chongqing⁴⁰⁰ permet de réduire spectaculairement le temps de trajet entre ces deux villes : il est de plus de 12 heures en train classique mais de 2 heures en train à grande vitesse. En outre, deux autoroutes⁴⁰¹ qui relient les deux pôles régionaux passant au nord par Suining et Nanchong, au sud par Ziyang et Neijiang, viennent désengorger la route nationale 319 qui domine l'axe routier entre Chengdu et Chongqing depuis 1936. Malgré cet effort, dans la pratique, ces axes de communication restent encore très surchargés et la vitesse de

⁴⁰⁰ Entre Chengdu et Chongqing, il existe trois lignes ferroviaires distinctes pour relier les deux mégapoles : les deux lignes ferroviaires classiques passent soit au nord, par la ville de Nanchong ; soit au sud, par les villes de Neijiang et Ziyang ; à partir de 2011, le train à grande vitesse circule entre Chengdu et Chongqing desservant Hechuan, Tongnan et Chuning.

⁴⁰¹ Il s'agit d'une part de l'axe autoroutier G 42 (Shanghai-Chengdu) qui croise l'axe G 93 (Chengdu-Chongqing), d'autre part de l'axe méridional G 76 (Xiamen-Chengdu), lequel croise l'axe G 85 (Chongqing-Kunming).

développement des infrastructures ne répond pas aux besoins réels. Pour les villes situées à l'écart de ces axes, la situation est encore plus critique. L'absence de voies express et de trains intercity pose des problèmes de «rythme » de développement pour ces villes marginales. Quant aux petits bourgs et villages ruraux, leur accès reste souvent très difficile et ce sont des solutions telles que les systèmes de minibus privés et de motos qui permettent de les atteindre. À l'échelle de l'ensemble du réseau de villes, le médiocre niveau de l'organisation de la mobilité tant entre les espaces urbains et qu'entre les espaces urbains et ruraux met à mal le fonctionnement d'une région urbaine qui doit compter avec un allongement des distances de déplacement liées au travail quotidien.

The map illustrates the urban region of the Yangtze River in China, highlighting the Yangtze River province and the urban core region. It shows the Yangtze River and its tributaries, as well as major cities and transportation networks. The legend in the bottom right corner provides a key to the symbols used on the map.

- limite de la région urbaine
- limite provinciale
- limite préfectorale
- couleur province yangzienne
- coeur-région de la région urbaine
- ligne ferroviaire
- ligne à grande vitesse
- ligne à grande vitesse en cours de construction
- ligne rapide régionale planifiée
- autoroute
- autoroute en cours de construction
- route nationale
- Yangzi
- affluent du Yangzi
- port
- aéroport international
- aéroport régional
- municipalité de rang provincial
- capitale provinciale
- ville du Sichuan participant au projet de la région urbaine
- ville de Chongqing participant au projet de la région urbaine
- autre ville

0 80 km

© Xiaofan TAO, 2012

257

Avec un vaste réseau de villes structurant, mais un taux d'urbanisation demeurant très faible, le mode de développement régional du bassin du Sichuan se distingue de celui du moyen Yangzi, lequel est basé sur une seule aire métropolitaine majeure. Du fait de sa faible structuration en matière de continuité urbaine régionale, l'actuel réseau de villes de Chengdu-Chongqing sert de cadre privilégié au développement de l'économie régionale. Le réseau de villes de Chengdu-Chongqing est composé essentiellement de plusieurs villes hiérarchisées avec leurs rayonnements respectifs s'étendant aux banlieues, aux espaces périurbains voire aux espaces ruraux. Tous ces espaces se connectent géographiquement les uns aux autres et constituent une région économique. À travers les liens développés entre les villes et leur coopération étroite, l'ensemble des villes encadrées dans le projet de région urbaine du bassin du Sichuan réalise plus de 92 % du PIB provincial. Le réseau de villes hiérarchisées de Chengdu-Chongqing constitue une région économique en synthétisant les espaces relationnels, les éléments naturels et les facteurs économiques⁴⁰². Son évolution en une future région urbaine dépend de la réduction des disparités spatiales à l'intérieur du bassin du Yangzi, notamment en ce qui concerne l'amélioration du réseau de transport et l'industrialisation rurale.

Globalement, le niveau réel de l'urbanisation des trois « régions urbaines » de Changsha-Zhuzhou-Xiangtan, de Wuhan et de Chengdu-Chongqing, situées dans les haut et moyen Yangzi, et qui procèdent d'un découpage artificiel, est faible. La dénomination de « région urbaine » pour ces cas précis fait penser à une « mosaïque » terminologique, puisqu'elle agrège pêle-mêle des éléments urbains morphologiques (agglomération, conurbation) et des éléments économiques (aire d'influence) et structuraux (réseau de villes). La volonté politique de développement masque la réalité urbaine actuelle des haut et moyen Yangzi, notamment en ce qui concerne la capacité d'articulation encore fragile de l'organisation du réseau de villes (gestion administrative, réseau de transport), la prédominance de la population agricole et la faible industrialisation dans l'espace rural. Le mode de développement à l'échelle régionale sous forme de « région urbaine » dans les haut et moyen Yangzi répond à une volonté et une stratégie de développement à long terme, qui vise de la sorte à diminuer les disparités régionales à l'échelle du bassin. Afin d'encourager le processus de mégapolisation et

⁴⁰² DAI Bin, *Chengdu-Chongqing jingji qu, chengshiqun he jingjidai* [Zone économique, région urbaine et corridor économique de Chengdu-Chongqing], *Chongqing jishu he shangye daxue xibu luntan* [Forum sur le développement des régions de l'Ouest de l'Université des technologies et de commerce de Chongqing], vol. 15, no. 6, 2005, pp. 23-26.

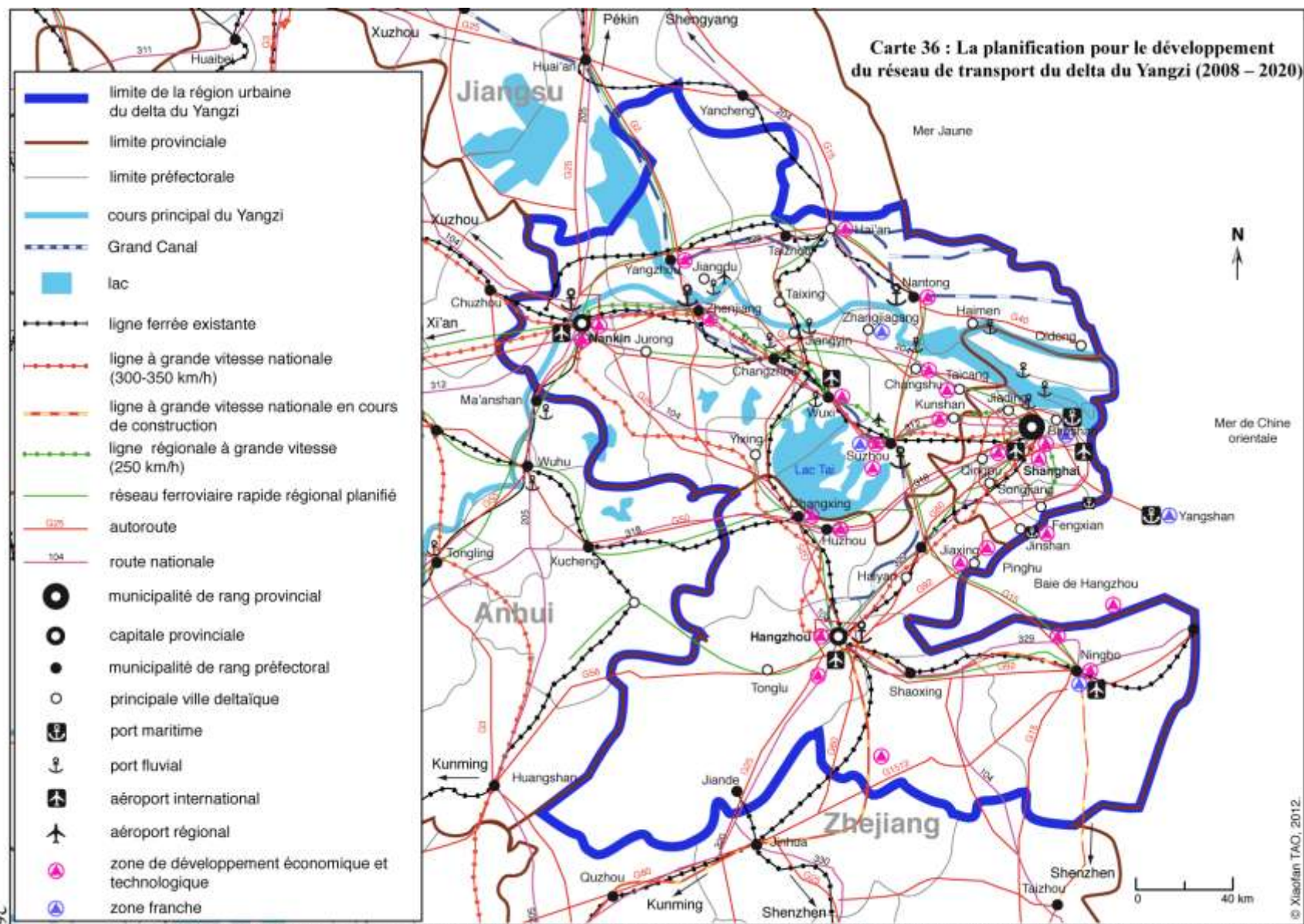
d'industrialisation dans les provinces sous-développées pour rattraper celle du delta du Yangzi, la naissance sur le papier de régions urbaines compétitives correspond pour le moment à une simple vue de l'esprit. Ainsi, dans le Sichuan, Chongqing, le Hubei et le Hunan, les régions urbaines sont-elles en devenir. Une région urbaine n'est pas simplement un produit spatial qu'on peut fabriquer uniquement au gré de la volonté politique, mais elle est une production spatiale qui nécessite une longue évolution à la fois géographique, politique et socio-économique.

Le delta du Yangzi, une région urbaine en forme de *desakota*

La réussite exemplaire de la « région urbanisée » du delta du Yangzi, qui est, à présent, la région urbaine la plus puissante du pays, constitue un modèle de développement particulièrement abouti. La région urbaine du delta du Yangzi⁴⁰³ représente un territoire de 46 000 km² et réunit 12 municipalités deltaïques s'étendant sur trois circonscriptions administratives de rang provincial. Elle englobe 29 villes (71 arrondissements) et 13 districts (779 bourgs)⁴⁰⁴. La densité urbaine, autoroutière, ainsi que celle de la population non agricole y est la plus élevée du pays. La région présente une armature urbaine s'appuyant en continu sur un réseau de transport terrestre exceptionnellement performant ; cette région urbaine est dominée par Shanghai, et délimitée aux confins septentrionaux par Nankin et au sud par Hangzhou. Les villes de la région sont implantées sur trois axes que nous pouvons identifier. À partir de Shanghai, vers le nord-ouest, les villes et les bourgs sur la rive droite du Yangzi s'étendent le long de l'axe Shanghai-Cuzhou-Wuxi-Changzhou-Zhenjiang-Nankin. Ensuite vers le nord-est, le deuxième axe s'allonge sur la rive gauche du Yangzi entre Shanghai (île de Chongming), Nantong, Jingjiang, Taizhou et Yangzhou pour finalement rejoindre Nankin. Dans le delta méridional, c'est sur l'axe Shanghai-Jiaxing-Hangzhou que se trouve la concentration des activités urbaines et industrielles ; cet axe se prolonge vers le nord-est du Zhejiang jusqu'à Shaoxing et Ningbo. Le long de ces trois axes, un grand nombre d'entités urbaines d'échelles très variées intensifient leurs connexions, ce qui permet de former une véritable région urbaine polycentrique.

⁴⁰³ La méthode pour délimiter la région urbaine du delta du Yangzi peut varier. Dans notre étude, nous avons emprunté une délimitation qui repose à la fois sur le delta sédimentologique et économique. L'extrémité ouest du delta est délimitée par Nankin et, vers le sud, Hangzhou fait la démarcation.

⁴⁰⁴ L'ensemble de la région urbaine du delta du Yangzi officiellement délimitée comprend par ailleurs les territoires de quatre municipalités (Ningbo, Shaoxing, Zhoushan et Taizhou) du Zhejiang. Source : *Changjiang he zhujiang sanjiaozhou ji gang'aotai jingji nianjian* [Annuaire statistique du delta du Yangzi, du delta de la rivière des Perles et de Hong Kong, Macao et Taiwan], Pékin, Bureau national des Statistiques, 2009, p. 49.



Source : *Changjiang sanjiaozhou diqu quyue guihua* [La panification régionale du delta du Yangzi], Commission pour le développement et la réforme de la Chine, 2010, p. 62.

Les recherches sur le type de développement urbain régional du delta du Yangzi sont très abondantes. À l'échelle de la ville, nous pouvons identifier l'aire métropolitaine de Shanghai, dont la périphérie industrielle immédiate est délimitée par Kunshan (Jiangsu) au nord-ouest, et l'arrondissement de Jinshan au sud. D'autres aires métropolitaines de moindre importance comme celle de Nankin, Suzhou, Wuxi et Hangzhou ont une influence considérable à l'échelle de la région. Entre les pôles urbains, des couloirs de forte densité industrielle et humaine ont attiré l'attention de nombreux chercheurs. Compte tenu de tous ces éléments, un potentiel de développement en forme de « mégalopolis »⁴⁰⁵ a été détecté à l'échelle du delta par Jean Gottmann dans les années 1950⁴⁰⁶. Puis, un ensemble urbain coalescent du delta du Yangzi, caractérisé par le phénomène du *desakota* est ensuite identifié dans les années 1990 par McGee et Ginsburg⁴⁰⁷.

Formant une gigantesque concentration humaine, le delta du Yangzi dispose de carrefours portuaires et aéroportuaires internationaux, et a un rôle de commandement économique et politique dans le pays. Notamment, l'interface entre le bassin du Yangzi et le système économique mondial rendue possible grâce à Shanghai, véritable point de convergence des principaux axes de circulation, de diffusion des dynamiques économiques et démographiques du delta, a permis au delta du Yangzi de devenir une mégalopole et de soutenir la compétitivité de la Chine face à la mondialisation. Cependant, le mode de distribution industrielle et d'organisation urbaine de la mégalopole du delta du Yangzi diffère de celui des mégalopoles des pays développés occidentaux, lequel se caractérise par la désertification des campagnes du fait de l'explosion urbaine, une morphologie urbaine ressemblant à une très

⁴⁰⁵ Le mot de « mégalopolis » trouve son origine dans la Grèce antique où il désignait le centre de la confédération arcadienne. Depuis les travaux de Jean Gottmann, le terme désigne aussi des ensembles urbains coalescents et surtout ayant un fonctionnement original reposant sur des réseaux de transport et de communication, et sur une répartition régionale des fonctions.

⁴⁰⁶ Le terme de « mégalopole » a été créé par le géographe Jean Gottmann dans les années 1950 pour caractériser l'immense ensemble urbain ou conurbation de la côte est des États-Unis, qui s'étend de Boston à Washington, nommée « Boswash ». Il s'applique ensuite à deux autres ensembles dans le monde, qui regroupent plusieurs dizaines de millions d'habitants sur une zone de quelques centaines de kilomètres de long. Il s'agit de la mégalopole européenne ou dorsale européenne (laquelle regroupe la nébuleuse urbaine anglaise, de Manchester et Liverpool jusqu'à Birmingham et Londres ; la mégalopole rhénane, des Pays-Bas à la Ruhr) et de la mégalopole japonaise Tokaidô, sur la façade est du Japon. Enfin, Jean Gottmann trace trois mégalopoles potentielles : la région des Grands Lacs, de Québec à Milwaukee (combinaison de la « Grande Rue du Canada » : Montréal-Ottawa-Toronto-Windsor et de « Chippitts » : Chicago-Detroit-Toledo-Cleveland-Pittsburgh) ; la Californie de San Diego et Los Angeles jusqu'à San Francisco « San-San » ; et une constellation urbaine chinoise Nankin-Shanghai-Hangzhou. Source : GOTTMANN Jean, *Megalopolis The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, New York, The Twentieth Century Fund, 1961, 810 pages.

⁴⁰⁷ McGee T. G., « The emergence of desakota regions in Asia : Expanding a hypothesis », in Ginsburg, N., Koppel, B. et McGee T. G., dir., *The Extended Metropolis: Settlement Transition in Asia*, Honolulu, University of Hawaii Press, 1991, pp. 3-25.

grande conurbation et une continuité urbaine quasiment à l'échelle régionale⁴⁰⁸. Dans le delta du Yangzi, c'est une « densification économique globale »⁴⁰⁹ qui définit l'existence de la mégalopole. Pour comprendre cette particularité le phénomène dit du *desakota* nous sera très utile.

Le terme de «desakota »⁴¹⁰, qui permet de nuancer le modèle de la mégalopole, sert à définir un type de système spatial urbain à l'échelle régionale apparu dans le monde asiatique oriental. La particularité de ce mode d'organisation spatiale correspond à des logiques régionales qui opèrent une conciliation urbaine et rurale à travers des espaces en continu réunissant les villes, grandes ou moyennes, à des espaces ruraux qui n'ont pas été vidés par l'exode rural⁴¹¹.

Dans le delta du Yangzi, hormis les villes principales et les espaces périurbains qui les prolongent, il apparaît, entre ces pôles, des couloirs de densité humaine particulièrement forte mêlant étroitement activités agricoles (surtout la riziculture) et non agricoles. Ces espaces sont occupés par des populations mi-rurales, mi-citadines, habituées à se rendre chaque jour en ville grâce à un réseau de transport moderne et développé dont les activités répondent étroitement aux lois de l'économie urbaine. Ces activités engendrent une croissance économique exceptionnelle pour l'ensemble des régions deltaïques, leur multiplication aboutit à la création de méga-régions urbaines⁴¹² composées de plusieurs anciens noyaux urbains réunis par ces espaces d'un nouveau type qui se structurent le long des axes de communication.

⁴⁰⁸ BEAUJEU-GARNIER Jacqueline et CHABOT Georges, *Traité de géographie urbaine*, 2^{ème} édition, Paris, Armand Colin, 1966, pp. 385-454.

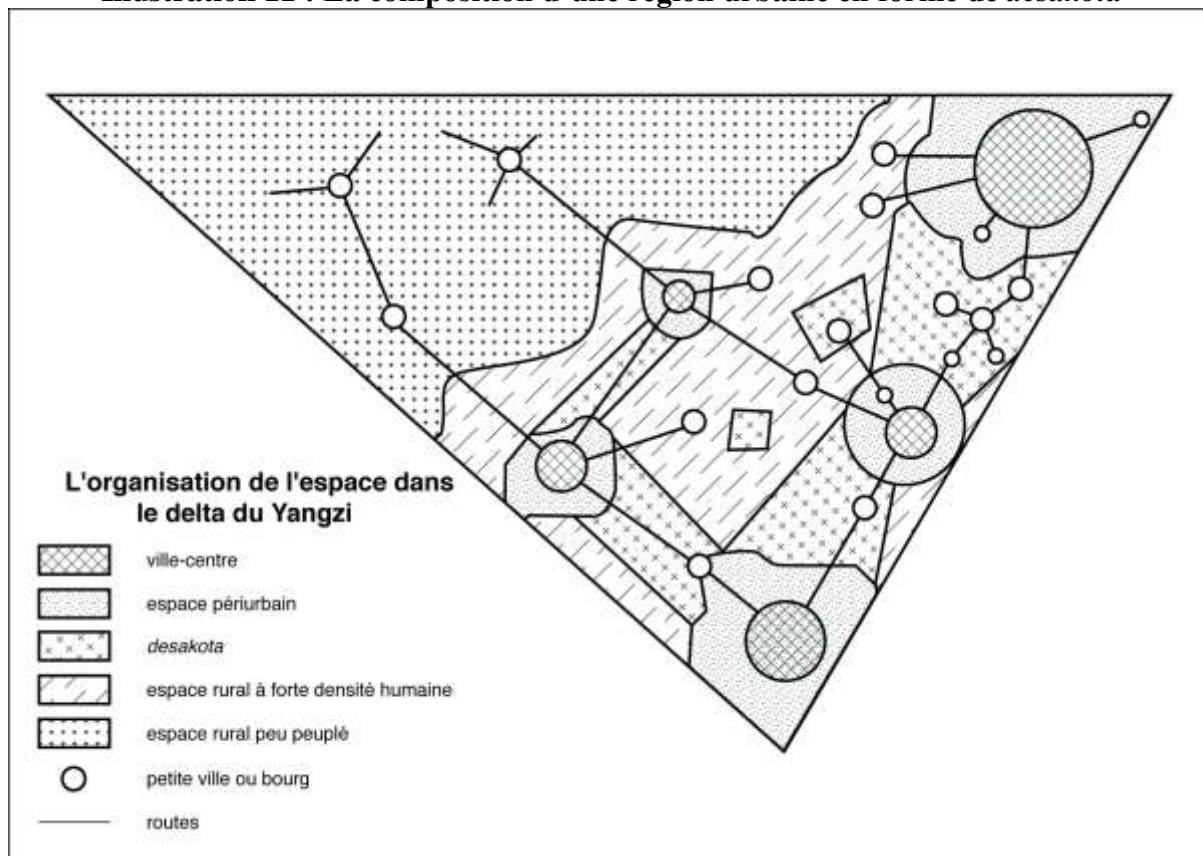
⁴⁰⁹ SANJUAN Thierry, *À l'ombre de Hong Kong, le delta de la Rivières des Perles*, Paris, L'Harmattan, 1997, p. 27.

⁴¹⁰ De l'indonésien « desa » et « kota » qui signifient respectivement « village » et « ville ».

⁴¹¹ McGee T. G., op. cit., pp. 12-13.

⁴¹² « Comme les régions métropolitaines ont poursuivi leur expansion à travers la seconde moitié du XX^e siècle, leurs frontières ont commencé à s'estomper. La création d'un nouvel échelon de la région urbaine aujourd'hui connu sous le nom méga-region permet de mieux gérer l'ensemble du système économique, des ressources naturelles, de l'écosystème et du réseau de transport, lié aux populations qui y vivent. URL : <http://www.america2050.org/megaregions.html>, consulté le 25 mai 2011.

Illustration 11 : La composition d'une région urbaine en forme de *desakota*



Source : McGee T. G., « The emergence of *desakota* regions in Asia : Expanding a hypothesis », in Ginsburg, N., Koppel, B. et McGee T. G., dir., *The Extended Metropolis: Settlement Transition in Asia*, Honolulu, University of Hawaii Press, 1991, p. 15.

À la différence du monde occidental, où il existe une nette distinction des fonctions entre espace urbain et espace rural, en Asie orientale, dans l'espace qualifié de *desakota*, le mode de l'exploitation du sol mélange l'agriculture, l'artisanat, l'industrie rurale et les activités de commerce. Dans un *desakota*, pour les habitants ruraux des petits villages ou des bourgs, les moyens de subsistances ne proviennent plus du secteur primaire mais principalement d'activités non agricoles très diversifiées : petite industrie, commerce, transport, métiers de la construction. L'économie sur le territoire d'un *desakota*, autrefois purement agricole, est aujourd'hui dominée par les activités non agricoles (notamment l'industrie rurale).

Selon McGee, dans les espaces ruraux, la réunion de six critères permet de définir un *desakota* : 1) une population importante exerce une activité de riziculture et un réseau de transport régional développé ; 2) une accélération et une diversification des activités non agricoles se constatent dans cet espace. Le mélange des activités agricoles et non agricoles est la particularité spatiale d'un *desakota* ; 3) dans l'espace rural comme dans l'espace urbain, le déplacement des personnes et le flux des marchandises sont très dynamiques grâce au développement du réseau de transport et la mise en place de moyens de déplacement modernes ; 4) l'espace du *desakota* se caractérise par un mélange intensif des activités d'exploitation du sol : culture de terres agricoles, implantation de parcs de logements ruraux et lotissement servant d'usines. Sur cet espace, la pression démographique joue un rôle déterminant ; 5) dans le domaine des activités non agricoles, la main-d'œuvre féminine est considérable ; 6) l'espace du *desakota* connaît un nombre important d'entrepreneurs informels, lesquels sont encouragés de manière parfois inégale par les autorités locales, leurs entreprises sont souvent de taille réduite.

Le terme de *desakota* n'est pas forgé pour définir un nouveau mode d'organisation spatiale à l'échelle régionale opposé à celui de la mégalopole. Il sert plutôt à déterminer un processus de développement en région urbaine. Étant donné que le phénomène spatial du *desakota* dans le delta du Yangzi est stabilisé, et que l'ensemble des régions deltaïques connaît une forte pression démographique et une activité économique intensive, les espaces ruraux éloignés du centre urbain ne seront pas vidés à court terme et ne s'évanouiront pas pour devenir par l'assimilation urbaine des espaces tels que les zones périurbaines des grandes villes.

Ayant valeur d'exemple pour les régions urbaines du haut et du moyen Yangzi, le mode de développement de la région urbaine du delta du Yangzi offre deux avantages : d'une part, l'urbanisation à l'échelle régionale ne s'accompagne plus d'une interdiction de développement économique des grandes villes chinoises, lequel développement permet un gain en matière d'économie d'espaces, de ressources premières, d'énergie et d'équipements publics ; d'autre part, le phénomène du *desakota* permet, grâce à la densification spatiale, de consolider la population des bourgs anciennement ruraux, qui deviennent ainsi des pôles de croissance intégrant des caractères urbains dans un contexte resté largement rural⁴¹³. La puissance économique du delta du Yangzi est majoritairement réalisée par l'essor de l'industrialisation rurale et la rurbanisation, ce qui est une piste pour résoudre le dualisme ville / campagne afin de rendre l'ensemble de l'espace plus cohérent.

Bien que la plupart des régions urbaines yangziennes notamment celles situées dans les haut et moyen Yangzi soient des régions en cours de construction, conformément à la politique de développement urbain, la mégapolisation, la périurbanisation et l'urbanisation à l'échelle régionale (région urbaine, mégalopole) contribuent de plus en plus à la restructuration de l'armature urbaine du bassin du Yangzi. En s'appuyant sur les entités urbaines de taille et de pouvoir économique différents, un réseau de villes structurantes émerge dans le bassin du Yangzi. Nos analyses mèneront à une évaluation de la performance de ce réseau urbain et son organisation hiérarchique.

⁴¹³ SANJUAN Thierry, *La Chine – territoire et société*, Paris, Hachette, 2000, p. 145.

IV.2. La configuration de l'armature urbaine dans le bassin du Yangzi

Suivant les données statistiques, jusqu'à la fin de l'année 2008, le bassin du Yangzi dispose de 5 très grandes villes qui ont une population non agricole (des arrondissements urbains) supérieure à 4 millions d'habitants, 7 grandes villes millionnaires et bi-millionnaires et 23 grandes villes dont la population non agricole se situe entre 500 000 et 1 000 000 d'habitants, 78 villes moyennes (200 000-500 000) et 63 petites villes (population non agricole inférieure à 200 000 habitants)⁴¹⁴.

Tableau 19 : La répartition des villes dans le bassin du Yangzi en fonction de leur taille (populations non agricoles des arrondissements urbains, 2008)

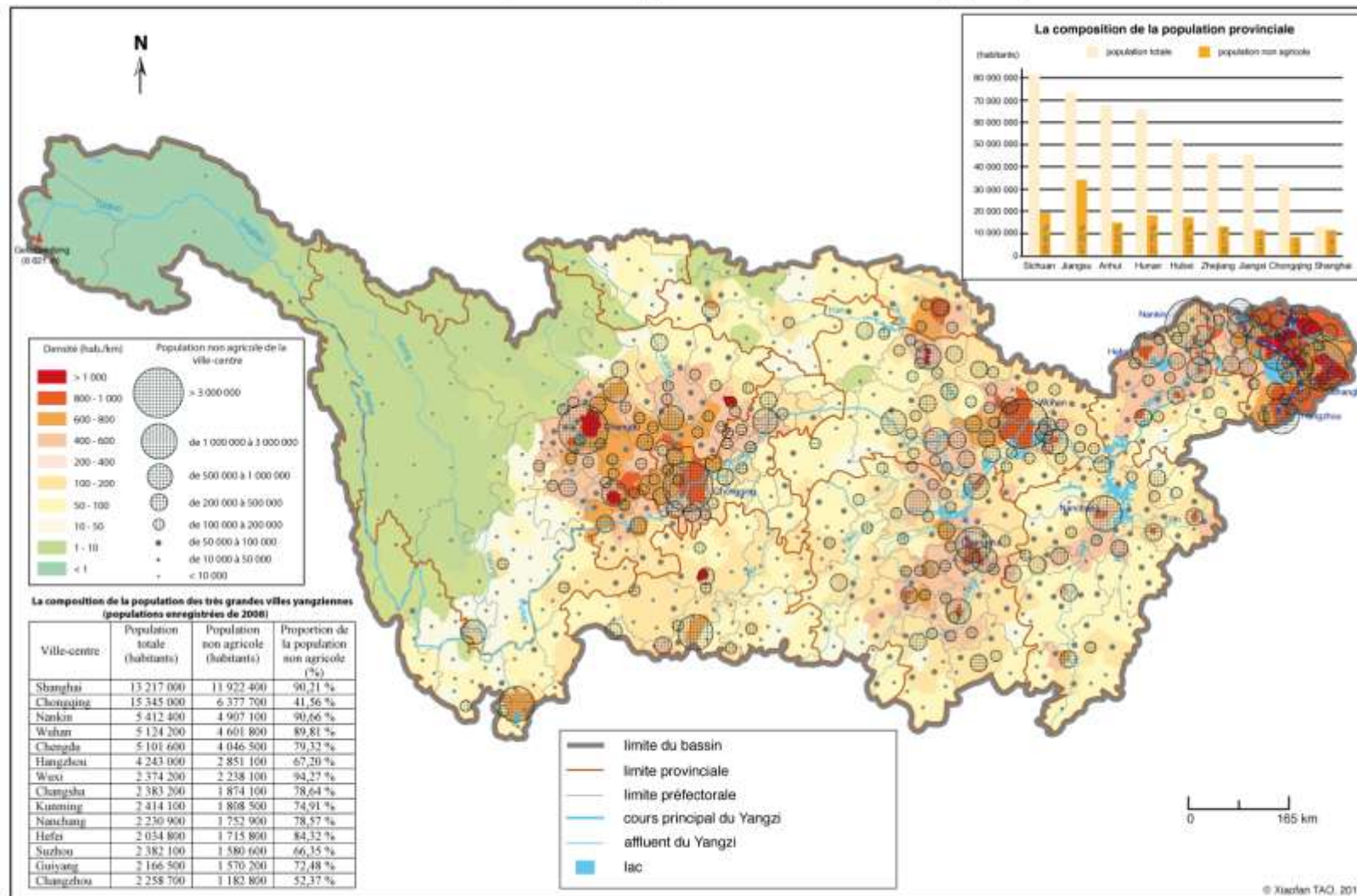
	Très grandes villes	Grandes villes		Villes moyennes	Petites villes	Total
	Plus de 2 000 000 (habitants)	De 1 000 000 à 2 000 000 (habitants)	De 500 000 à 1 000 000 (habitants)	De 200 000 à 500 000 (habitants)	Moins de 200 000 (habitants)	
Bas-Yangzi	4	2	8	20	7	41
Moyen-Yangzi	1	3	11	43	44	102
Haut-Yangzi	2		4	15	12	33
Bassin du Yangzi	7	5	23	78	63	176

Sources : *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2009 ; *Zhongguo Chengshi tongji nianjian* [Annuaire statistique des villes chinoises], Pékin, Bureau national des statistiques, 2009.

Depuis l'ouverture du bassin du Yangzi, l'évolution des villes yangziennes est particulièrement marquée par une augmentation du nombre de grandes villes millionnaires : de 5 en 1980, il passe à 11 en 2008, notamment, la population urbaine de Shanghai a franchi le seuil des dix millions d'habitants (population non agricole des arrondissements urbains) et celle de Chongqing est désormais de plus de six millions d'habitants. Quant aux villes moyennes et petites villes, après un développement important dans les années 1980 surtout dans le delta du Yangzi, leur nombre tend aujourd'hui à se stabiliser. Au début du XX^e siècle, peu de bourgs en expansion se voient attribuer le statut de ville.

⁴¹⁴ *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2009 ; *Zhongguo chengshi tongji nianjian* [Annuaire statistique des villes chinoises], Pékin, Bureau national des statistiques, 2009.

Carte 37 : La répartition de la population dans le bassin du Yangzi (2008)



Source : Zhongguo chengshi tongji nianjian [Annuaire statistique des villes chinoises], Pékin, Bureau national des statistiques, 2009.

Suivant la carte 37, qui porte sur la répartition de la population dans le bassin du Yangzi, nous pouvons identifier distinctement trois constellations urbaines majeures réparties séparément dans le bassin : 1) dans le bas Yangzi, une très forte densité de villes s'étend sur l'ensemble des régions deltaïques et la démarcation entre les bas Yangzi occidental et oriental est faite par l'axe Nankin-bassin du lac Tai-Hangzhou ; dans sa partie ouest, la densité de ville est réduite et le principal axe d'implantation des villes suit le cours principal du Yangzi : Nankin-Wuhu-Anqing ; 2) dans le moyen Yangzi, la répartition des villes est fortement liée au cours d'eau : sur le cours principal du Yangzi et les deux affluents majeurs de sa rive droite (Xiang et Gan) émergent trois grandes villes régionales (Wuhan, Changsha-Zhuzhou-Xiangtan, Nanchang), puis une myriade de villes moyennes, petites villes et bourgs épouse la ramification du cours d'eau dans les régions lacustres et les vallées des fleuves ; 3) enfin, la forte concentration de population dans le bassin du Sichuan, notamment le long de l'axe Chengdu-Neijiang-Chongqing, permet d'identifier le principal foyer d'accueil des villes dans le haut Yangzi.

Deux particularités nous permettent de caractériser les principes de la répartition des villes dans le bassin du Yangzi : d'une part, les villes yangziennes sont implantées sans exception le long des axes de cours d'eau ou de voies de transports terrestres ; aux environs des grandes villes, les petites villes et les bourgs s'agregent spatialement, et de plus en plus aux pôles de développement grâce aux transports modernes ; d'autre part, suivant l'axe longitudinal est-ouest, la densité des villes est décroissante depuis le littoral vers l'intérieur ; notamment dans les intervalles entre les régions deltaïques, les régions lacustres et le bassin du Sichuan, se trouvent des régions marginales, le nombre de villes y chute brusquement.

Ainsi le cours d'eau joue-t-il un rôle important pour déterminer l'armature urbaine du bassin du Yangzi. Grâce à une hydrographie abondamment répartie dans le bassin, où la ramification du réseau fluvial permet de diffuser les voies de communication dans toutes les directions, l'implantation des villes dans le bassin du Yangzi révèle une particularité, puisque presque toutes les villes yangziennes plus ou moins importantes sont localisées au bord d'un cours d'eau, et toutes les grandes villes industrielles sont notamment sans exception soit un port dominant du cours principal (Nankin, Wuhan, Chongqing), soit un port important implanté sur les affluents yangziens qui possèdent une très bonne navigabilité (Changsha est située au bord de la rivière Xiang, Nanchang est située au bord de la rivière Gan).

Cette tradition d'implantation des villes au bord des cours d'eau permet aujourd'hui une répartition des villes relativement équilibrée dans le bassin. Le delta du Yangzi, où le taux

d'urbanisation est le plus élevé du pays (59,30 %) ⁴¹⁵, offre la particularité d'occuper seulement 2,78 % du territoire du bassin, tout en concentrant 38,42 % de la population non agricole du bassin. On remarque que 40 % des grandes villes yangziennes et 26 % des villes de taille moyenne du bassin s'y situent ⁴¹⁶. Dans le haut et le moyen Yangzi, le nombre de ville en soi n'est pas faible (*cf.* tableau 19), mais les écarts socio-économiques se ressentent beaucoup entre les espaces périurbains des grandes villes, entre les villes moyennes, entre les petites villes et entre les bourgs du haut Yangzi, tandis que ces disparités économiques sont beaucoup moins prononcées dans le delta du Yangzi.

Tableau 20 : La comparaison du niveau économique des villes dans le bassin du Yangzi (2008)

		Population non agricole (habitants)	PIB (millions de yuans)	Revenu		Investissements étrangers (millions de dollars)
				Urbain (yuans)	Rural (yuans)	
Ville p ériurbaine m éropolitaine	Songjiang (Shanghai)	455 361	75 696	23 810	12 725	590
	Beibei (Chongqing)	537 600	19 236	17 184	6 179	91
Ville moyenne	Jiaxing (Zhejiang)	420 300	191 796	24 693	12 685	1 335
	Ezhou (Hubei)	409 900	31 360	13 408	5 718	105
	Wanzhou (Chongqing)	546 100	38 645	14 918	4 470	580
	Luzhou (Sichuan)	466 800	58 760	13 550	4 679	190
Petite ville ou bourg*	Kunshan (Suzhou)	691 000	175 008	27 609	15 726	3 151
	District de Changsha (Hunan)	Inconnu	51 490	14 607	9 340	260
	Shuangliu (Chengdu)	509 200	39 776	18 977	7 718	286

Source : *Chengzhen shehui jingji fazhan tongji gongbao* [Bulletin statistique pour le développement économique et social de chaque ville (ou bourg)], Commission pour le développement et la réforme économique de Chine, 2009, pp. 12-16.

* En 2009, 35 petites villes et bourgs yangziens ont été classés parmi les 100 petites villes et bourgs les plus riches du pays. 30 appartiennent au delta du Yangzi, 4 sont situés au Hunan et 1 relève du Sichuan. Les données que nous présentons dans le tableau ci-dessus valent pour les trois petites villes ou bourgs les plus riches respectivement répartis dans le bas, le moyen et le haut Yangzi.

⁴¹⁵ Ce taux d'urbanisation est calculé à partir de la population non agricole de la municipalité.

⁴¹⁶ *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine 2009], *op. cit.*

IV.2.1. L'organisation du réseau urbain du bassin du Yangzi

Considérées pour leurs fonctions économiques comme centres de production, de consommation, d'équipement et d'activités de service, les villes ne sont pas des organismes indépendants et isolés les uns des autres. Elles cherchent à se doter des équipements nécessaires pour établir des liens entre elles. L'organisation de l'armature urbaine est ainsi constituée d'un réseau de villes où une multitude de relations s'établit entre les villes, véritables pôles pour leur aire d'influence⁴¹⁷. L'étude du réseau urbain doit prendre en considération le réseau de communication qui conditionne l'établissement des relations entre les villes et l'extension de leur aire d'influence⁴¹⁸. Dans le bassin du Yangzi, le réseau urbain est façonné, d'une part, par un système de transport moderne en forme de toile d'araignée et multipolaire, qui facilite les échanges des personnes et des matériaux et, d'autre part, par la libre circulation des capitaux.

Dans le bassin du Yangzi, l'ossature du réseau de transport très dense en équipements et infrastructures sur le littoral mais s'affaiblissant vers l'intérieur connaît une tentative de rééquilibrage dès 2004. En raison d'un projet ambitieux de consolidation du réseau de transport terrestre à l'échelle du pays, le bassin voit son système de transport se raviver. Ce qui entraîne une recomposition spatiale du bassin. À titre d'exemple, la mise en place de la ligne à grande vitesse⁴¹⁹ et la construction des autoroutes le long du Yangzi, parties intégrantes des politiques dites «de rééquilibrage du réseau urbain» permettent considérablement de renforcer les liens entre les villes yangziens et de réduire le temps de trajet nécessaire pour parcourir les 1 900 km séparant Shanghai et Chengdu. Le long du Yangzi, des ports industriels comme celui de Ma'anshan et Anqing, autrefois mal reliés par le transport terrestre de l'est à l'ouest, ont profité de l'arrivée des moyens de transports terrestres rapides, ce qui permet d'intensifier la communication des ports yangziens situés entre Wuhan et Shanghai et de réorganiser le réseau urbain de l'Anhui. Ceci se constate également dans le haut Yangzi : l'édification du réseau de transport rapide entre Chongqing et Chengdu a structuré trois axes de développement et accéléré l'exploitation économique régionale du bassin du Sichuan. À une échelle plus locale, dans la région urbaine de Wuhan, des villes comme Tiamen et Xiantao, situées respectivement à 70 et 100 km du pôle de développement

⁴¹⁷ MERLIN Pierre, *op. cit.*, p. 77.

⁴¹⁸ RONCAYOLO Marcel, *La ville et ses territoires*, Gallimard, La Flèche (Sarthe), 1990, p. 57.

⁴¹⁹ Le premier train à grande vitesse dans le bassin du Yangzi a circulé sur la ligne Nankin-Shanghai-Hangzhou. Avec une vitesse maximale de 140 km/h, cette ligne est mise en place dès 1996. Conformément à la planification prospective du réseau ferroviaire du pays (2004-2020), les travaux d'édification d'une ligne à grande vitesse le long du Yangzi ont été menés dès 2006 et ont été achevés en 2011.

de Wuhan, sont désormais par le biais de la ligne à grande vitesse et des autoroutes impliquées dans le projet de développement de la région urbaine de Wuhan. Le réseau de transport est un élément clé de définition pour identifier l'association des villes regroupées sur l'ensemble du territoire du bassin, et offre à cet espace une continuité et une ouverture.

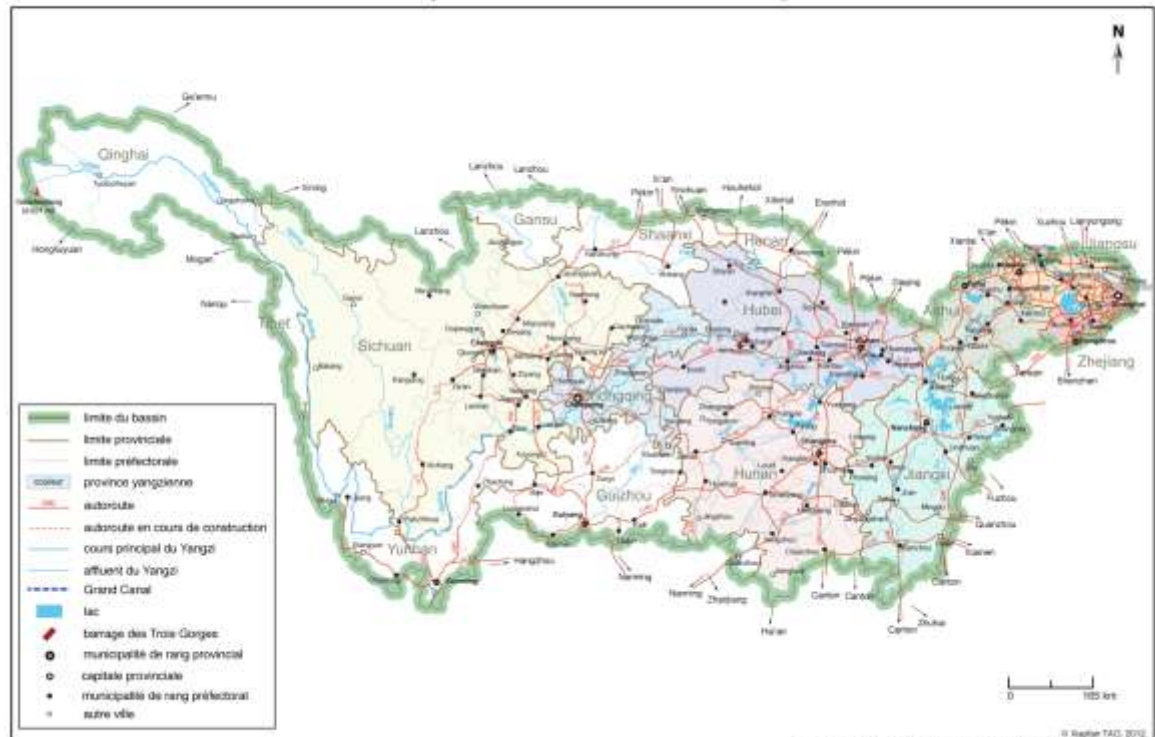
Carte 38 : L'évolution des autoroutes dans le bassin du Yangzi (comparaison de 1996 et 2010)

Carte 38-1 : La répartition des autoroutes dans le bassin du Yangzi en 1996



271

Carte 38-2 : La répartition des autoroutes dans le bassin du Yangzi en 2010



Les relations entre les villes animent le réseau urbain et le caractérisent. Nous pouvons les identifier à partir d'indicateurs plus ciblés : les flux de personnes (déplacements en train, migrations résidentielles, etc.), de marchandises, de communications immatérielles (communications téléphoniques par exemple) et de capitaux⁴²⁰. Nous avons choisi d'analyser le réseau urbain du bassin du Yangzi à travers l'étude des flux de personnes.

En exploitant les données sur la répartition de la densité démographique et sur la fréquence des déplacements régionaux en 1996, 2001 et 2004⁴²¹, et en s'appuyant sur le SIG (Système d'information géographique), les analyses spatiales sur la répartition de la population urbaine et l'organisation de l'espace du bassin du Yangzi nous permettent de mettre en évidence l'intensité des flux de personnes entre les pôles urbains yangziens et leur aire d'influence respective dans la vallée.

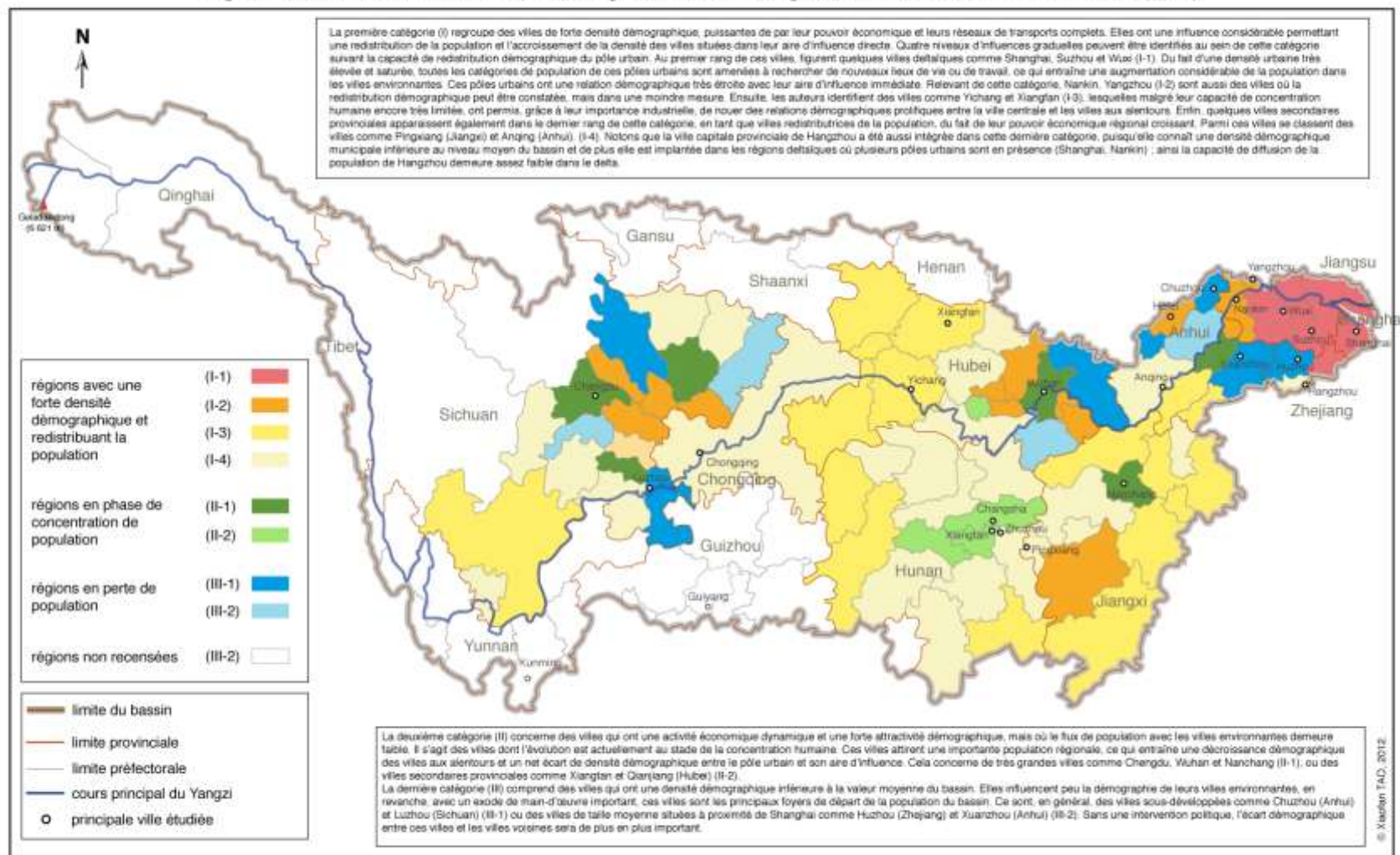
Afin d'identifier la composition de l'armature urbaine du bassin, nous avons défini trois types d'aires d'influences démographiques à l'échelle régionale : premier type, la ville à forte concentration de population avec une redistribution de cette population dans les espaces à l'entour ; deuxième type, la ville dont l'attractivité provoque l'accroissement de la population ; troisième type, la ville en perte de population. En fonction du pouvoir de diffusion et de concentration de la population, ces trois types de villes permettent de structurer huit niveaux de zones d'influences démographiques (*cf.* carte 39). Chaque échelon représente un niveau d'intensité des activités économiques relationnel entre le pôle urbain et les villes environnantes.

Cette étude, qui identifie les aires d'influences à partir des critères de la densité urbaine et du flux de personnes, amène au constat suivant : le réseau urbain du bassin du Yangzi n'est ni un réseau polarisé intégral dominé par Shanghai, ni un réseau linéaire où des villes d'importance variable s'aligneraient le long de l'axe du cours principal du Yangzi ; il s'agit en l'occurrence d'un réseau multipolaire : plusieurs villes d'importance équivalente se partagent les fonctions vitales dans le bassin. Bien que Shanghai soit la plus importante ville chinoise en termes de pouvoir économique conféré par l'État et quelle occupe la place de « tête du dragon » pour le développement économique de la vallée du Yangzi, du fait de la dimension gigantesque du bassin, sa domination n'étouffe pas les autres pôles urbains yangziens.

⁴²⁰ MERLIN Pierre, *op. cit.*, p. 77.

⁴²¹ Ces données sont contenues dans les recherches démographiques de Deng Zutao et Lu Yuqi. Source : DENG Zutao et LU Yuqi, *Changjiang liuyu renkou fenbu jiqi kongjia goucheng yanjiu* [Étude sur la répartition de la population urbaine et son rapport à l'espace dans le bassin du Yangzi], *Renkou he jingji* [Population et Économie], 2007, no. 4, pp. 7-12.

**Carte 39 : L'identification de l'armature urbaine dans le bassin du Yangzi
à partir du critère de l'intensité des flux de personnes entre les pôles urbains et leur aire d'influences (2007)**



DENG Zutao et LU Yaqi, « Changjiang liuya chengshi renkou fenbu ji konggan xiangguanxing yanjiu » [Les études sur la répartition et le rapport à l'espace de la population urbaine dans le bassin du Yangzi], *Renkou & Jingji* [Population & Economic], 2007, no. 4, p.10.

IV.2.2. La hiérarchie urbaine du bassin du Yangzi

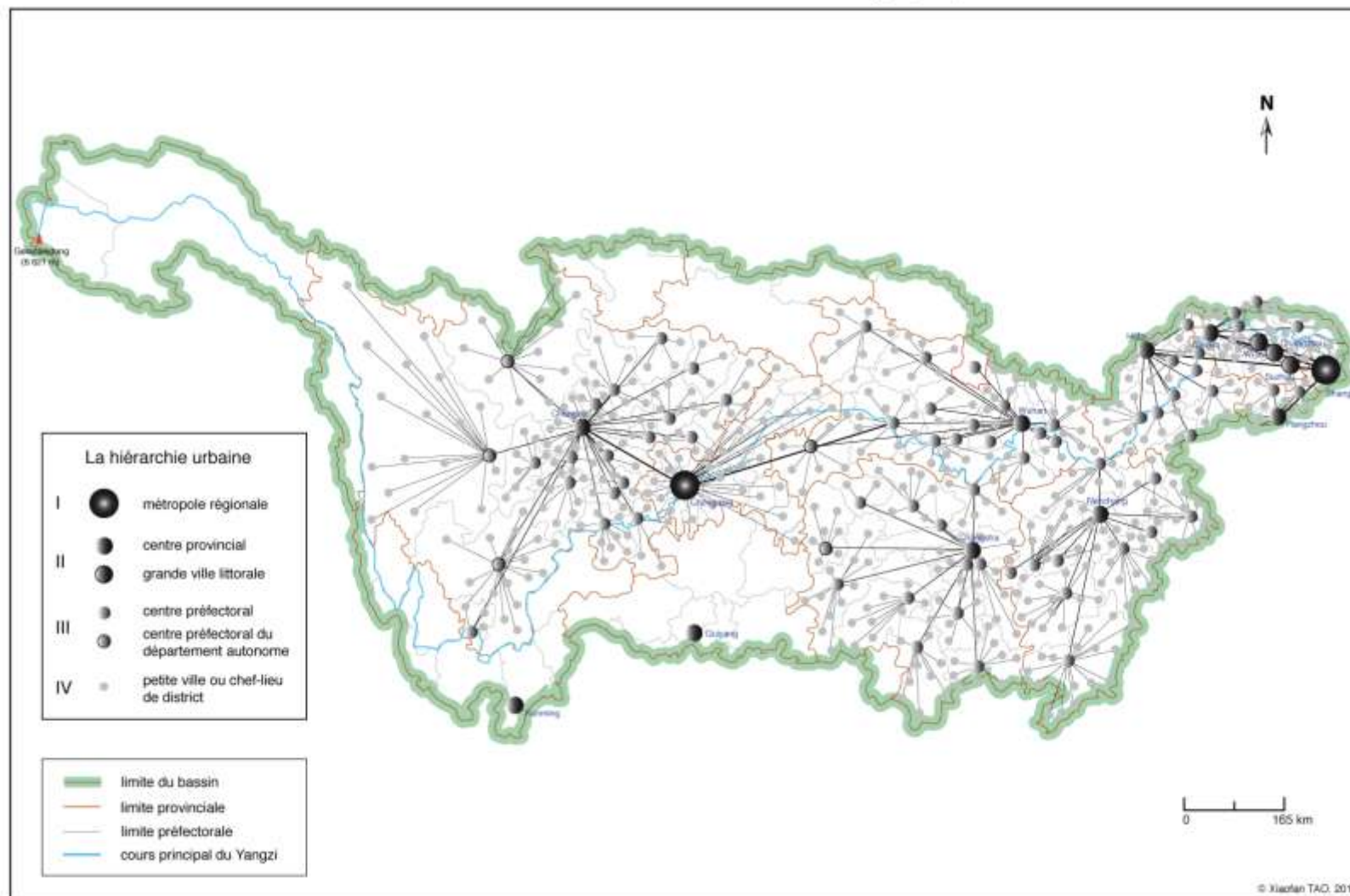
La géomorphologie, la démographie, le découpage administratif, les choix politiques et le pouvoir économique constituent des critères importants pour l'établissement de la hiérarchie urbaine du bassin du Yangzi. Dans un pays qui connaît une structure politique extrêmement centralisée comme la Chine, depuis l'époque impériale, la hiérarchie urbaine est le résultat de la structure de l'organisation administrative du pays ; la mise en place de la politique de décentralisation économique dès 1982 impacte cette hiérarchie.

Les deux critères⁴²² du découpage administratif et du pouvoir de commandement économique conditionnent principalement la hiérarchie urbaine du bassin du Yangzi, laquelle en troisième lieu repose également sur le réseau de transport. Cette hiérarchie implique une structuration en quatre niveaux et des rapports de domination entre pôles urbains et villes environnantes.

Au sommet de la hiérarchie, particulièrement bien équipé dans le domaine des différents services nécessaires à la vie régionale, se situe la ville de Shanghai. Grâce à sa vitalité internationale soutenue par l'existence de sociétés multinationales, de marchés financiers et d'équipements culturels de qualité, elle s'affirme comme la métropole régionale qui commande l'ensemble de l'armature urbaine du bassin. Soulignons qu'au sommet de cette hiérarchie, avec une croissance récente en matière de pouvoir politique et financier, Chongqing, « queue du dragon », vient de rejoindre Shanghai pour devenir une métropole d'équilibre est-ouest de la vallée, afin de faire contrepoids à l'attraction de la « tête du dragon » (Shanghai). Mais, il y a une différence encore très nette du niveau de puissance entre ces deux villes. Situé dans le haut Yangzi sous-développé, Chongqing connaît une relative faiblesse de certains équipements.

⁴²² Suivant les études menées sur l'armature urbaine chinoise au cours de ces dernières années, les critères pour définir la hiérarchie urbaine sont divers : rang administratif, nombre de sièges sociaux situés dans la ville, nombre de grossistes, agences mères des banques nationales, services administratifs, établissements d'enseignement supérieur, équipements médicaux et culturels. Source : GU Chaolin, *Zhongguo chengzhen tixi* [L'armature urbaine de Chine], Shanghai, Shangwu yinshuguan, 1992, pp. 202-211.

Carte 40 : La hiérarchie urbaine du bassin du Yangzi (2008)



Source: Zhongguo ditu [Atlas de la Chine], Pékin, Zhongguo ditu chubanshe, 2011.

Le deuxième niveau d'ensemble comprend dix grandes villes yangziennes, à savoir Nankin, Suzhou, Changzhou, Wuxi, Hangzhou, Hefei, Nanchang, Wuhan, Changsha et Chengdu. Ces villes disposent d'un éventail complet de fonctions à la fois industrielles et de services pour la population provinciale. Dans cette hiérarchie, il existe une différence de niveau très nette en matière d'influence régionale entre les villes à la fois capitales provinciales et pôles de développement du bassin (comme Nankin, Wuhan et Chengdu, qui disposent d'un pouvoir économique largement supérieur au niveau moyen du bassin), les villes capitales provinciales ordinaires comme Hefei et Nanchang (déjà frappées d'une relative faiblesse pour certains équipements) et les villes industrielles comme Suzhou et Wuxi, lesquelles ont un moindre rôle politique et administratif. Dans le delta du Yangzi, les villes de Nankin, Suzhou, Changzhou, Wuxi et Hangzhou permettent de faire contrepoids économiquement et démographiquement à l'hypercentralisation de la métropole de Shanghai. Dans les haut et moyen Yangzi, la répartition équilibrée des villes du deuxième niveau hiérarchique alimente la compétitivité entre capitales provinciales, ce qui confirme que le réseau hiérarchique de la vallée du Yangzi est de type multipolaire.

Ce deuxième niveau, que nous appellerons celui des centres provinciaux de plein exercice, est suivi par 101 villes qui jouent un rôle à l'échelle de l'espace préfectoral et constituent le troisième niveau de la hiérarchie. Il y a là quelques grandes villes, principalement des villes de taille moyenne (avec une population non agricole comprise entre 200 000 et 500 000 habitants) ; ce sont des centres préfectoraux positionnés entre la capitale provinciale et les entités urbaines de base. Ces centres préfectoraux sont moins bien équipés que les mégapoles régionales, ils sont politiquement et économiquement subordonnés à ces dernières. Généralement, les centres préfectoraux les mieux équipés se rencontrent pour la plupart dans les zones proches d'une capitale provinciale (par exemple, au Hunan, Zhuzhou et Xiangtan sont très proches de Changsha), le puissant rayonnement de ces centres interdit à toute cité environnante d'atteindre le niveau supérieur. Cette influence diffusée par le pôle urbain permet néanmoins que les centres préfectoraux les mieux équipés puissent entretenir des rapports directs avec les mégapoles du bassin. Quant aux centres préfectoraux qui sont moins équipés et ne s'insèrent pas dans les zones d'influence économique des capitales provinciales ou des grandes villes industrielles, en fonction de la hiérarchie administrative, ils dépendent obligatoirement de la ville capitale provinciale de leur région pour la communication extérieure. Cette situation se constate notamment dans les régions minoritaires du Sichuan occidental.

À l'échelle de la province, la diversité de la localisation des villes préfectorales entraîne un compartimentage de la zone d'influence des pôles urbains provinciaux. Certaines villes se trouvent sous l'influence de deux centres provinciaux, voire plus. Par exemple, Yueyang est à la fois dans la zone d'influence économique de Wuhan et subordonnée administrativement à Changsha ; Wuhu et Ma'anshan sont sous l'influence économique de Nankin et sous l'égide de l'administration de Hefei. Suivant la carte 40, nous constatons que la plupart des centres préfectoraux sont situés à l'extérieur des zones d'influence économique directe des villes du deuxième échelon. Subordonnés politiquement et économiquement à la ville capitale provinciale, certains centres préfectoraux exercent une fonction de contrôle des espaces périphériques qui échappent à l'influence de la capitale provinciale. Tel est souvent le cas des régions minoritaires situées en marge du développement : Zhangjiajie et Jishou au Hunan, Enshi au Hubei, ainsi que toutes les régions préfectorales de l'ouest du Sichuan.

Enfin, se situent au dernier niveau, une myriade de petites villes et bourgs (6 500), grâce à leur localisation stratégique ou leur fonction spécifique, ils jouent un rôle important sur un rayon de moins de 50 km et entretiennent notamment d'étroites relations avec les espaces ruraux. Toutes ces entités urbaines, quelle que soit leur taille, se sont vues attribuer par la politique de développement une fonction de gestion et d'administration des espaces ruraux environnants. Elles sont le centre économique, politique et culturel local. Du fait que le bassin du Yangzi possède encore une très importante population agricole, ces petites villes et bourgs sont très nombreux et leur principal rôle sur place est de faciliter la conversion des populations agricoles en populations non agricoles afin de soutenir le processus d'urbanisation et de rurbanisation du bassin. 80 % des bourgs ont une population oscillant entre 10 000 et 50 000 habitants⁴²³ ; la proportion de petites villes (100 000 à 200 000 d'habitants) reste très faible⁴²⁴.

⁴²³ ZHANG Junliang et PENG Yan, « *Woguo xiaochengzhen renkou guimo wenti yanjiu* » [La détermination des unités urbaines à l'échelle réduite], *Nongye jingji* [Économie agricole], no. 9, 2006, pp. 102-104.

⁴²⁴ XU Jingyong, « *Zhide fangsi de woguo chengzhenhua tixi yu xiao chengzhen jianshe* » [Réflexion sur l'armature urbaine de la Chine et le développement des petites villes et bourgs], *Xuexi luntan* [Forum de recherche], vol. 27, no. 3, 2001, pp. 38-41.

Tableau 21 : La hiérarchie urbaine du bassin du Yangzi

Hiérarchie urbaine	Nombre de villes	Échelle de ville (délimitée par la population non agricole des arrondissements urbains)	Rayonnement direct (km)	Villes	Fonctions politiques et administratives
I Métropole régionale	2	Plus de 5 000 000 habitants	De 120 km à 250 km	Shanghai et Chongqing	<p>Shanghai et Chongqing sont les deux municipalités de rang provincial.</p> <p>Shanghai est une métropole littorale d'importance nationale et son rayonnement économique s'étend sur l'ensemble du bassin du Yangzi</p> <p>Chongqing est une très grande ville intérieure. Elle est le pivot de développement de l'ensemble de la région des Trois Gorges et son rayonnement économique couvre la partie orientale du bassin du Sichuan et la partie occidentale du moyen Yangzi.</p>
II Centre provincial	10	De 1 000 000 à 5 000 000 habitants	100 km	Nankin, Hangzhou, Suzhou, Changzhou, Wuxi, Hefei, Nanchang, Wuhan, Changsha, Chengdu	<p>Toutes les grandes villes capitales provinciales yangziennes sont classées dans cette catégorie. Elles sont les centres provinciaux en matière d'économie, de politique et de culture.</p> <p>S'y ajoutent trois grandes villes littorales, qui pèsent lourd dans le commandement économique régional.</p>

Hiérarchie urbaine	Nombre de villes	Échelle de ville (délimitée par la population non agricole des arrondissements urbains)	Rayonnement direct (km)	Fonctions politiques et administratives
III Centre préfectoral	101	De 200 000 à 1 000 000 habitants	50 km	Il s'agit de villes industrielles moins équipées que la capitale provinciale. Elles sont les centres secondaires provinciaux, dotées d'une fonction politique pour diriger l'ensemble d'une municipalité de rang préfectoral.
IV Entité urbaine de base	6 500	< 200 000 habitants	Local	Il s'agit des entités urbaines de base que sont les petites villes qui ont un statut politique de ville de rang de district et les bourgs administratifs, chefs-lieux de district.

Sources : *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2009 ; *Zhongguo chengshi tongji nianjian* [Annuaire statistique des villes chinoises], Pékin, Bureau national des statistiques, 2009.

En conclusion, bien que le niveau de l'urbanisation reste encore modeste dans l'ensemble de la vallée du Yangzi, les coopérations parallèles et le développement simultané d'une association de plusieurs villes à l'échelle du bassin, renforcés par la politique d'aménagement du territoire, permettent la mise en valeur de leur complémentarité et de restructurer une armature urbaine à l'échelle du bassin. Nous pouvons dresser ce constat : l'ensemble du système urbain du bassin est dynamique et en constante évolution : les villes s'attirent réciproquement, mais chaque ville conserve aussi son identité et sa propre zone d'influence. La réunion de cet ensemble de villes crée une « association de villes » et un système de villes hiérarchisées. L'armature urbaine du bassin du Yangzi est ainsi caractérisée par l'existence d'un ensemble d'agglomérations urbaines hiérarchisées en fonction de leur zone d'influence et de leur marge de décision politique, des activités économiques, de l'évolution historique, de la composition de la population de chaque ville yangzienne. C'est la complexité de l'évolution politico-économico-sociale du bassin du Yangzi qui est à l'origine de cette structuration du réseau et de la hiérarchie urbaine du bassin.

IV.3. Les pôles urbains et leur rôle dans la structuration du bassin du Yangzi

D'après les analyses précédentes sur l'armature urbaine du bassin du Yangzi, malgré le maintien dans cet espace d'un système de ville encore incomplètement unifié, un réseau de villes structuré sur des pôles urbains fonctionnels émerge. Dans la vallée, le pouvoir économique des espaces urbains est manifestement déterminant : en 2008, 176 villes yangziennes regroupent deux tiers des biens immobilisés, fournissent les trois quarts du PIB et concentrent les quatre cinquièmes des recettes financières du bassin. Notamment, la contribution de très grandes concentrations urbaines comme Shanghai, Wuhan et Chongqing est essentielle à l'économie du bassin⁴²⁵. Ces pôles urbains régionaux disposent chacun d'un rayonnement économique défini par leur pouvoir de concentration des capitaux et leur niveau d'organisation du réseau de transport. À l'échelle du bassin, les statistiques de 2008 montrent que les inégalités entre les sept concentrations urbaines majeures du haut (Chengdu, Chongqing) du moyen (Wuhan) et du bas Yangzi (Nankin, Hangzhou, Wuxi et Shanghai) sont beaucoup moins importantes que celles constatées d'une province à l'autre (cf. tableau 22 et 23). En effet, au sein de chaque province, les écarts économiques entre le pôle urbain et les autres villes restent toujours accentués. Cette situation révèle que les grandes concentrations urbaines sont les garants qui permettent d'assurer les fonctionnalités d'un bassin déséquilibré ;

⁴²⁵ *Zhongguo chengshi tongji nianjian* [Annuaire statistique des villes chinoises], Pékin, Bureau national des statistiques, 2009.

le renforcement de la diffusion de l'influence économique des très grandes villes à l'échelle régionale constitue un moyen de retrouver l'équité spatiale du bassin⁴²⁶.

Tableau 22 : La comparaison du revenu et les dépenses annuelles moyennes par habitant dans les différentes entités administratives provinciales du bassin du Yangzi en 2009

Région	Espace urbain		Espace rural		Écart entre espace urbain et rural	
	Revenu annuel moyen/hab. (yuans)	Dépense annuelle moyenne/hab. (yuans)*	Revenu annuel moyen/hab. (yuans)	Dépense annuelle moyenne/hab. (yuans)	Revenu annuel moyen/hab. (%)	Dépense annuelle moyenne/hab. (%)
Shanghai	28 837,78	20 992,35	12 482,94	9 804,37	231,02 %	214,11 %
Jiangsu	20 551,72	13 153,00	8 003,54	5 804,45	256,78 %	226,60 %
Zhejiang	24 610,81	16 683,48	10 007,31	7 731,70	245,93 %	215,78 %
Anhui	14 085,74	10 233,98	4 504,32	3 655,02	312,72 %	280,00 %
Jiangxi	14 021,54	9 739,99	5 075,01	3 532,66	276,29 %	275,71 %
Hubei	14 367,48	10 294,07	5 035,26	3 725,24	285,34 %	276,33 %
Hunan	15 084,31	10 828,23	4 906,93	4 020,87	307,41 %	269,30 %
Chongqing	15 748,67	12 144,06	4 478,35	3 142,14	351,66 %	386,49 %
Sichuan	13 839,40	10 860,20	4 462,05	4 141,40	310,16 %	262,23 %

Source : *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

* les dépenses annuelles moyennes par personne du ménage urbain comprennent de nombreux aspects, dont les principaux sont : les denrées, les vêtements, le logement, les dépenses médicales, le transport, les télécommunications, l'éducation et les loisirs.

Tableau 23 : La comparaison du revenu et les dépenses annuelles moyennes par habitant dans dix grandes villes yangziennes en 2009

Ville	Espace urbain		Espace rural		Écart entre espace urbain et rural	
	Revenu annuel moyen/hab. (yuans)	Dépense annuelle moyenne/hab. (yuan)	Revenu annuel moyen/hab. (yuans)	Dépense annuelle moyenne/hab. (yuan)	Revenu annuel moyen/hab. (%)	Dépense annuelle moyenne/hab. (%)
Shanghai	28 838	20 992	12 324	9 804	234,00 %	214,12 %
Hangzhou	26 864	18 595	11 822	9 065	227,24 %	205,13 %
Suzhou	26 320	-	12 969	-	202,95 %	-
Nankin	25 504	16 339	9 858	7 588	258,71 %	215,33 %
Wuxi	25 027	15 619	12 403	8 832	201,78 %	176,85 %
Changsha	20 238	15 020	8 986	6 826	225,22 %	220,04 %
Chengdu	18 659	-	7 129	-	262,24 %	-
Wuhan	18 385	12 710	7 161	4 901	256,74 %	259,33 %
Hefei	17 158	12 695	6 065	3 714	282,90 %	341,81 %
Chongqing	16 990	12 144	4 621	3 142	367,70 %	386,56 %
Nanchang	16 472	12 406	6 296	3 791	261,63 %	327,25 %

Source : *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

⁴²⁶ YAO Shimou, *op. cit.*, p. 85.

IV.3.1. Shanghai : un pouvoir urbain puissant

Port à la fois fluvial et maritime, développé dès la deuxième moitié du XIX^e siècle par le régime des concessions étrangères, Shanghai est aujourd'hui la plus importante ville du bassin du Yangzi. Dès 1992, la construction du centre de finance et de commerce international de Pudong, sur la rive droite du fleuve Huangpu, a placé Shanghai à la tête des nouvelles ambitions d'internationalisation de l'économie chinoise. Considérée comme « tête de dragon » (*longtou*) par les aménageurs, Shanghai et sa région constituent la pièce maîtresse sans laquelle la valorisation de l'axe du Yangzi n'aurait plus grand sens⁴²⁷.

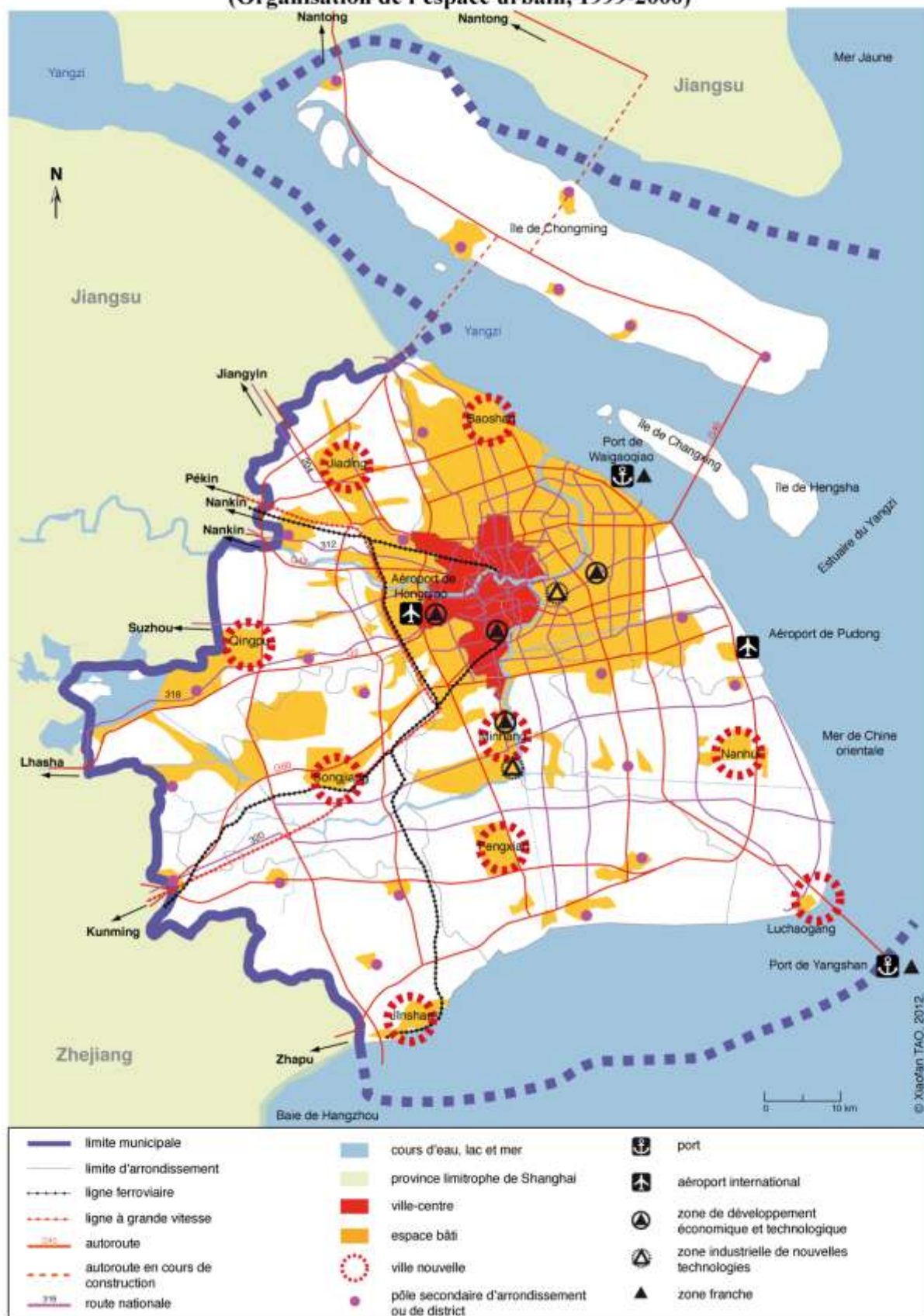
À l'embouchure du Yangzi, la municipalité de Shanghai, avec ses sept villes-satellites⁴²⁸ et les quelques autres municipalités sous sa sphère d'influence directe (Wuxi et Suzhou notamment), contribuent pour environ 15 % à la production industrielle du bassin et la valeur ajoutée par tête y est cinq à six fois plus élevée que la valeur moyenne du bassin⁴²⁹. Foyer industriel majeur, Shanghai est aussi le plus diversifié du pays : sidérurgie sur l'eau, pétrochimie, électronique, informatique, assemblage d'avions. Aujourd'hui, de par sa localisation géographique stratégique et son dynamisme économique, l'attractivité de la métropole de Shanghai explose et se trouve renforcée par sa capacité croissante de concentration des capitaux, de main-d'œuvre et d'habitants. L'influence économique de Shanghai se répercute sur plusieurs centaines de kilomètres. Ainsi, dans le bassin du Yangzi, ce rayonnement est-il particulièrement fort en matière de circulation des investissements, des logiciels, des informations, des personnes et des influences culturelles.

⁴²⁷ HENRIOT Christian, « Urbanisation et métropolisation en Chine. Le cas de Shanghai », in Philippe HAERINGER, dir., « La refondation mégapolitaine, une nouvelle phase de l'histoire urbaine ? tome I : L'Eurasie post-communiste, Moscou, Shanghai, Hong Kong », *Techniques, Territoires et Sociétés*, no. 36, 2002, pp. 147.

⁴²⁸ Le X^e Plan quinquennal de développement économique et social de Shanghai (2001-2005) contient un projet de développement de villes nouvelles intitulé « une ville, neuf bourgs » (*yicheng jiuzhen*) (Thames town, Anting, Pujiang, Gaoqiao, Luodian, Luchaogang-Lingang, Zhujiajiao, Fengcheng, Fengjiang et Chenjiazhen). Suite à l'urbanisation accélérée de la municipalité de Shanghai, en 2011, un nouveau programme de redéploiement polycentrique du développement urbain de Shanghai est lancé à travers le XII^e Plan quinquennal (2011-2015) : sept villes nouvelles de grande échelle sont amenées à se développer : Songjiang, Jiading, Nanhui, Qingpu, Nanqiao, Jinshan et Chengqiao.

⁴²⁹ *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2009 ; *Changjiang he zhujiang sanjiaozhou ji gang'aotai tongji nianjian* 2009 [Annuaire statistique du delta du Yangzi et de la rivi ère des Perles ainsi que Hong Kong, Macao et Taiwan], Pékin, Bureau national des statistiques, 2009.

**Carte 41 : La planification de l'aménagement de la municipalité de Shanghai
(Organisation de l'espace urbain, 1999-2000)**



Source : Planification pour l'aménagement de la municipalité de Shanghai (1999-2000),
Commission pour le développement et la réforme économique de Shanghai, 1999.

En premier lieu, en tant que centre d'organisation de la production du bassin du Yangzi, Shanghai accueille nombre de groupes internationaux⁴³⁰ et de grandes entreprises chinoises (souvent publiques), qui y ont basé leur succursale. Elle exploite intensivement l'immense marché que lui ouvre sa sphère d'influence dans l'arrière-pays du bassin du Yangzi, en y tissant des liens économiques réciproques (approvisionnement, production, régulation et écoulement de la production). De ce fait, encouragés par l'État, afin de renforcer le pouvoir de diffusion de l'influence économique de Shanghai, les mouvements de délocalisation économique permettent un transfert d'activités, de technologies, de capitaux et d'emplois depuis Shanghai vers ses régions environnantes. À titre d'exemple, à l'origine, la compagnie SAIC Motor avait implanté ses usines automobiles à Lingang dans l'arrondissement de Nanhui, mais, avec l'accélération de la production automobile et l'augmentation du coût de fabrication sur place à Shanghai, la compagnie a décidé de délocaliser des usines (dont celle de Lingang) à Yizheng (Zhenjiang) et à Pukou (Nankin)⁴³¹. Stimulés par le faible coût des terrains et de la main-d'œuvre, ces mouvements de délocalisation concernent de plus en plus des entreprises chinoises et étrangères. Elles exercent alors un mode de production reposant sur la séparation entre le centre de gestion basé à Shanghai et le lieu de production déplacé dans les régions deltaïques et des haut et moyen Yangzi. Cette pratique renforce le contrôle de Shanghai sur une grande partie de l'espace yangzien.

Ensuite, la prédominance de Shanghai dans le bassin du Yangzi est due en grande partie à son attractivité en matière d'investissements. La convergence des capitaux étrangers à Shanghai constitue un des principaux moyens de financement des grands projets d'aménagement du bassin. Le statut de centre financier du pays a conféré à Shanghai un pouvoir de redistribution des capitaux au profit des autres provinces riveraines du Yangzi. À titre d'exemple, la Banque de développement de Pudong, qui a son siège social à Shanghai depuis 1992, a développé ces dernières années, des comptoirs pour ses filiales dans 11 villes riveraines yangziennes⁴³². De même, en tant que ville la plus attractive du bassin, Shanghai est également la première destination d'accueil des investissements inter-provinciaux. Les échanges entre Shanghai et les autres provinces yangziennes constituent la majeure partie du commerce national de Shanghai. Les statistiques de l'an 2000 montrent que, parmi les capitaux shanghaiens investis dans l'ensemble du pays, 73,37 % sont destinés aux provinces

⁴³⁰ À la fin de 2009, plus de 300 joint-ventures ont basé leur succursale à Shanghai. Source : site TQH Investment Group (China) Co.,Ltd, URL: <http://www.tianruhang.org/>, consulté le 12, septembre 2010.

⁴³¹ *Zhongguo qiche gongye fazhan yanjiu* [Recherche sur le développement de l'industrie automobile chinoise], Shanghai, Shanghai kexue jishu chubanshe, 2005, pp. 211-220.

⁴³² *Zhongguo jinrong nianjian*, [Annuaire statistique des finances de la Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2009.

riveraines yangziennes, tandis que 41,30 % des capitaux inter-provinciaux investis à Shanghai sont en provenance des régions yangziennes⁴³³.

Tableau 24 : Les flux d'investissements entre Shanghai et les autres provinces yangziennes en 2000

	Capitaux investis dans les provinces yangziennes par Shanghai (millions de yuans)						Capitaux investis à Shanghai par les autres provinces yangziennes (millions de yuans)			
	Total des investissements		Investissements effectués par les entreprises industrielles		Investissements effectués par les entreprises commerciales		Investissements effectués par les entreprises industrielles		Investissements effectués par les entreprises commerciales	
	Somme total	% du bassin	Somme total	% du bassin	Somme total	% du bassin	Somme total	% du bassin	Somme total	% du bassin
Jiangsu	2 614,50	39,01	1 495,22	31,56	260,94	40,21	1 633,60	29,50	924,64	33,83
Zhejiang	3 164,89	47,22	2 750,16	58,04	130,53	20,12	2 538,53	45,58	1 123,34	41,10
Anhui	208,83	3,12	131,50	2,78	47,00	7,24	481,73	8,70	336,07	12,30
Jiangxi	132,53	1,98	104,77	2,21	16,18	2,49	241,73	4,37	130,02	4,76
Hubei	193,42	2,89	90,67	1,91	85,86	13,23	191,45	3,46	60,59	2,22
Hunan	19,74	0,29	1,00	0,02	16,48	2,54	192,09	3,47	32,69	1,20
Sichuan et Chongqing	38,34	0,57	164,87	3,48	91,89	14,16	258,21	4,66	125,82	4,60
Bassin du Yangzi (% du pays)	6 702,25	73,37	4 738,19	86,31	648,88	49,08	5 537,25	41,30	2 733,17	50,02
Ensemble du pays	9 134,42		5 489,67		1 321,98		13 407,41		5 463,95	

Source : SHEN Yufan, « *Shanghai yu changjiang shangzhongyou jingji hezuo de yanjiu* » [Étude sur la coopération économique entre Shanghai et les régions des haut et moyen Yangzi], *Changjiang liuyu ziyuan he huangjing* [Ressources et environnement du bassin du Yangzi], vol. 9, no. 4, 2000, p. 30.

Grâce à un rayonnement économique s'étendant sur plusieurs centaines de kilomètres, la conquête de nombreux marchés locaux yangziens constitue le troisième facteur venant asseoir la domination économique de Shanghai dans le bassin du Yangzi. Depuis 1996, par le biais de modes de coopération financière variés (coopération en partenariat, contrôle d'actions), Shanghai a participé au financement de la construction de grands centres commerciaux de vente en gros dans toutes les grandes villes yangziennes. Entre 1996 et 2000, afin d'établir un véritable marché de marchandises à l'échelle du bassin et de rendre la circulation des biens plus libre, Shanghai a investi 5 milliards de yuans pour la création de plus d'un million de

⁴³³ *Shanghai jingji tongji nianjian*, [Annuaire statistique de l'économie de Shanghai], Shanghai, Bureau des statistiques de Shanghai, 2001.

mètres carrés de marché de vente en gros dans toutes les grandes villes du bassin du Yangzi⁴³⁴. Le rayonnement de Shanghai couvre ainsi tous les marchés de produits commerciaux des grandes villes yangziennes.

Aujourd'hui, l'influence de Shanghai dans le bassin du Yangzi est aussi le résultat des activités dynamiques de différents types de corporations professionnelles et de divers types d'associations inter-régionales. Pendant l'époque de l'« âge d'or » économique de Shanghai des années 1930, la ville est réputée pour ses activités économiques particulièrement florissantes, qui reposent sur les guildes et corporations commerciales de la vallée du Yangzi. Après leur suppression durant la Chine communiste, les guildes et les corporations connaissent aujourd'hui un seconde souffle avec l'émergence du capitalisme shanghaien. À travers les activités des alliances des guildes commerciales et des associations non gouvernementales shanghaiennes, la ville de Shanghai est devenue le vecteur le plus précieux pour pratiquer la coopération commerciale inter-professionnelle et inter-régionale dans le bassin du Yangzi. Entre 1996 et 2000, Shanghai a initié la création de 50 groupes de corporations inter-régionales afin de renforcer la coopération économique avec les autres régions riveraines yangziennes⁴³⁵. L'exemple le plus réussi en la matière est celui de la Compagnie pour le développement unifié du Yangzi (*Changjiang lianhe fazhan jituan*). Créée par la Banque de communication de Chine, cette société par actions investit entre autres dans 387 entreprises situées dans 31 villes riveraines yangziennes. Sa vocation est de financer des opérations permettant l'exploitation et le développement économique du bassin du Yangzi.

En matière de coopération dans les secteurs des activités non lucratives, depuis la désignation par l'État du rôle de Shanghai comme *leader* du développement du bassin du Yangzi, plusieurs processus ont été menés par la municipalité de Shanghai afin de renforcer la coopération inter-municipale des villes riveraines yangziennes. À l'initiative de Shanghai, l'Association pour la coopération économique des villes riveraines yangziennes (*changjiang yan'an zhongxin chengshi jingji xietiaohui*) se réunit tous les deux ans et les débats s'organisent autour de grands sujets liés à plusieurs aspects de la coopération économique régionale du bassin : finance, commerce, urbanisme et transport. Grâce à ce type de coopération, Shanghai et les autres régions riveraines yangziennes ont créé mutuellement

⁴³⁴ SHEN Yufan, « Shanghai yu changjiang shangzhongyou jingji hezuo de yanjiu » [L'étude sur la coopération économique entre Shanghai et les régions des haut et moyen Yangzi], *Changjiang liuyu ziyuan he huangjing* [Ressources et environnement du bassin du Yangzi], vol. 9, no. 4, 2000, pp. 28-36.

⁴³⁵ ZHOU Zhugen, « Shanghai zai changjiang liuyu zhong de zuoyong he zhanwang » [Le rôle et le devenir de Shanghai dans l'évolution du bassin du Yangzi], *Zhongguo dongbu jingji he guanli* [Économie et gestion de la Chine de l'Est], no. 4, 1996, pp. 36-42.

entre elles des politiques d'investissements privilégiés, ce qui permet de renforcer la diffusion de l'influence économique de Shanghai vers le delta du Yangzi et l'ensemble du bassin.

Le cinquième point fort du pôle de développement de Shanghai est sa capacité de distribution des technologies de pointe et des expériences pionnières de développement dans le bassin. En tant que ville la plus attractive en matière de concentration de travailleurs hautement qualifiés et d'informations, Shanghai a financé un grand nombre de bureaux de recherche universitaire et développé avec succès l'exploitation de nouvelles technologies. De par son rôle de pôle de diffusion économique dans le bassin du Yangzi, elle s'attache à transférer son savoir-faire aux autres provinces yangziennes. L'apparition de nouveaux centres de filature dans le haut et le moyen Yangzi comme ceux de Nanchong (Sichuan) et Jinzhou (Hubei) est due en grande partie au transfert de compétences et de technologies de Shanghai vers ces villes. La création de la Nouvelle Zone de Liangjiang à Chongqing a été stimulée par la réussite de la Nouvelle Zone de Pudong. En 2008, Shanghai a financé une centaine de grands projets pour aider à développer les entreprises industrielles sous-développées situées dans le haut et le moyen Yangzi⁴³⁶.

Dans la sphère du rayonnement économique de Shanghai, la vitesse de déplacement des personnes, des marchandises et la rapidité de circulation des informations est décisive. Pour ce faire, Shanghai a renforcé son réseau de transport et de télécommunication en pratiquant d'importants travaux de création d'infrastructures pendant ces vingt dernières années, tant à l'échelle locale qu'à l'échelle régionale⁴³⁷. Grâce à ces améliorations conséquentes des infrastructures, Shanghai joue un rôle primordial pour renforcer la communication est / ouest du bassin du Yangzi et consolider ses liens avec les autres villes yangziennes. Dorénavant, ce réseau de communication rapide permet une extension de ses hinterlands, lesquels ne sont plus cantonnés aux arrière-pays directs des régions deltaïques mais recouvrent désormais l'ensemble du bassin.

Enfin, de notre point de vue, la ville de Shanghai est plus qu'un pôle de développement économique. À travers le renforcement du pouvoir local par le biais de la concentration des capitaux, des dynamismes économiques et des élites, la ville de Shanghai a accru ses compétences politiques en devenant un acteur très apprécié dans le processus décisionnel du plan d'aménagement du bassin du Yangzi. Face à une concurrence régionale croissante, ces

⁴³⁶ *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2009.

⁴³⁷ À l'échelle du bassin, il s'agit de travaux d'élargissement et d'approfondissement des chenaux à l'embouchure du Yangzi, de la création du port profond de Yangshan, de l'amélioration du système de manutention des conteneurs, de l'édification de l'aéroport international de Pudong, de la prolongation de la ligne ferroviaire à grande vitesse de Shanghai-Wuhan-Chongqing et du renforcement du réseau de transmission d'électricité.

dernières années, à travers sa capacité à négocier les recettes fiscales avec l'État central, ou encore comme l'illustre son vote contre l'édification du barrage des Trois Gorges, l'impulsion donnée à la construction du port en eau profonde de Yangshan, qui a rendu caduc le projet d'un port en eau profonde à Ningbo⁴³⁸, Shanghai tend à affirmer l'émergence de ses pouvoirs politiques urbains renouvelés afin de conforter sa place de pôle de développement structurant dans la vallée du Yangzi.

IV.3.2. Wuhan : un pôle de développement du moyen Yangzi ?

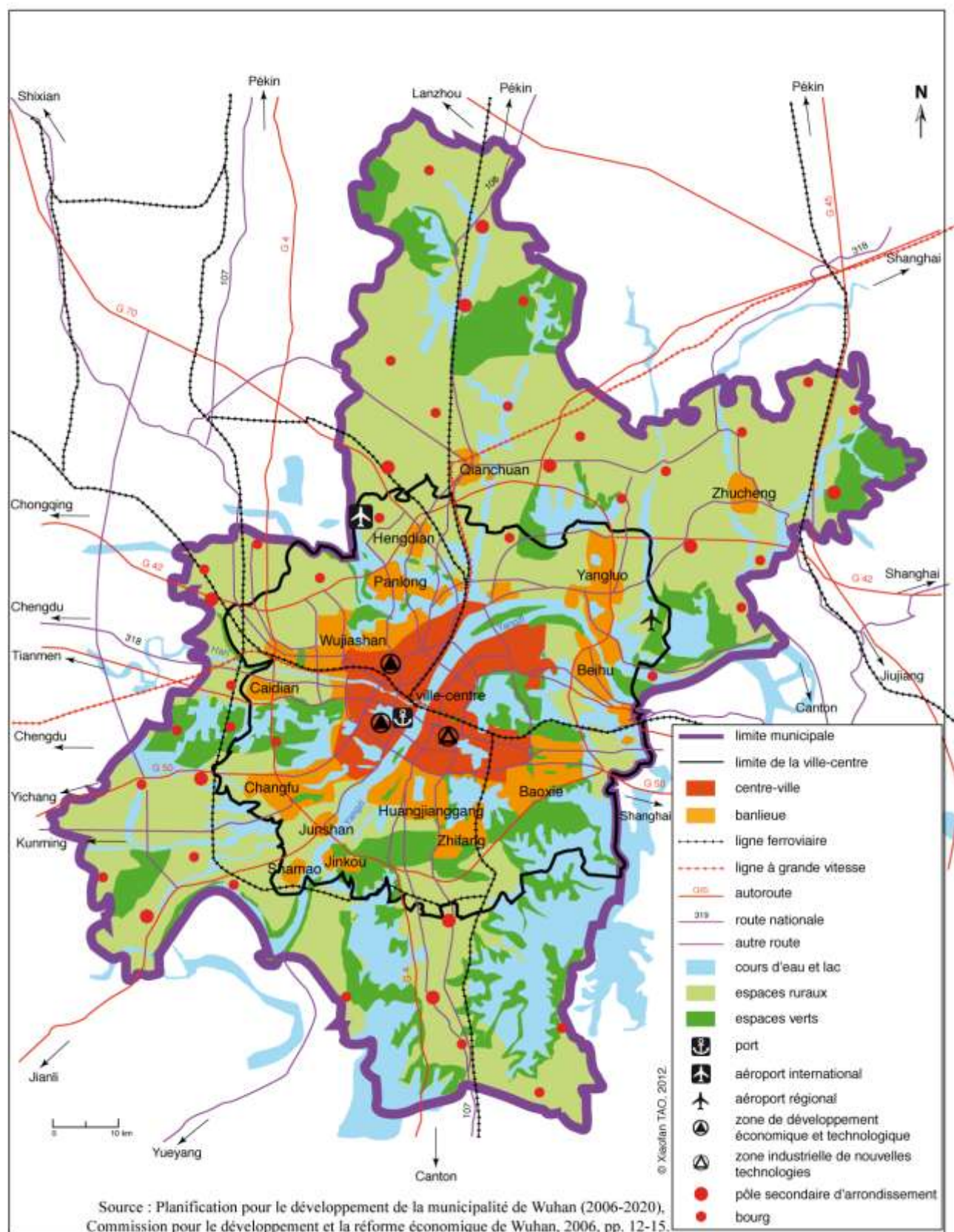
Wuhan, avec ses 4,6 millions d'habitants non agricoles répartis dans 13 arrondissements urbains et ruraux (2008), est la première puissance économique parmi les villes du moyen Yangzi. Avec un rythme de croissance économique annuelle de 20 % et étant l'un des plus anciens foyers industriels du pays, Wuhan est spécialisée dans l'industrie lourde⁴³⁹. La ville accueille actuellement des usines de fabrication d'automobiles (les usines Peugeot et Citroën) au sud, un parc sidérurgique au nord et un parc d'informatique à l'est (cf. carte 42). La réputation de Wuhan vient aussi du fait qu'elle est un grand nœud de communication fluvial et terrestre de la Chine intérieure. La rencontre du cours principal du Yangzi (axe est-ouest) avec la plus grande ligne ferroviaire du pays, l'artère Pékin-Canton (axe nord-sud), vaut à cette ville stratégiquement localisée, dès le début du XX^e siècle, le surnom de « porte des neuf provinces » (Hubei, Hunan, Jiangxi, Henan, Sichuan, Gansu, Shanxi, Yunnan et Guizhou). Grâce à cette situation exceptionnelle et suite à la mise en service de la centrale hydroélectrique du barrage des Trois Gorges en 2003, Wuhan est devenue le plus important centre de transbordement de la Chine intérieure pour le transfert du charbon (Shanxi) et de l'hydroélectricité (des Trois Gorges) pour la Chine de l'Est⁴⁴⁰.

⁴³⁸ Le port de Ningbo dispose de conditions naturelles beaucoup plus favorables à la construction d'un port maritime en eau profonde que celles du port de Yangshan.

⁴³⁹ « Ateliers de villes : Wuhan et l'intégration de son troisième périphérique », *Urbanisme*, no. 341, 2005, p. 83.

⁴⁴⁰ *Zhongguo quyu jingji fazhan baogao 2006*, [Rapport sur l'évolution de l'économie régionale de Chine 2006], Shanghai, Shanghai caijin daxue chubanshe, 2006, p. 161.

Carte 42 : La planification pour le développement de la municipalité de Wuhan (2006-2020)



La réelle influence de Wuhan est limitée à un « périmètre de vie quotidienne » (*richang shenghuoquan*), où la cité centrale attire principalement des habitants qui y viennent quotidiennement travailler, faire des courses ou visiter leurs familles. Le rayonnement direct de Wuhan est ainsi celui de son aire d'influence mégapolitaine, laquelle comprend quelques villes situées à moins de 70 km autour de la cité centrale. Au-delà, ses pouvoirs de contrôle du marché, d'organisation de la production, de diffusion des capitaux et d'attraction des élites sont bien faibles. Grâce à l'attractivité du port de Wuhan en matière de transbordement des marchandises sur le cours principal du Yangzi et ses affluents, la ville a pu contrôler un réseau de voies fluviales très étendu, atteignant les grands ports yangziens de Yueyang au Hunan et Jiujiang au Jiangxi⁴⁴¹. Néanmoins, Wuhan a beau être une mégapole, son rayonnement économique n'est pas proportionnel à sa dimension urbaine. Si l'on compare la capacité de production économique de Wuhan avec celle de Shanghai, en 2008, le PIB de la municipalité de Wuhan représente seulement 29 % de celui de Shanghai, et la production de l'ensemble de l'aire mégapolitaine de Wuhan n'atteint même pas 15 % de celle de la région du delta du Yangzi⁴⁴².

En effet, depuis le milieu du XIX^e siècle, Wuhan est la première ville industrielle du moyen Yangzi. Dans les années 1950, ses activités industrielles ont été encadrées par les directives industrielles du régime de l'économie planifiée, dont l'héritage se traduit aujourd'hui par une industrie lourde surdéveloppée avec une répartition très dispersée dans la ville, le rythme de développement économique est impropre à la vitalité du secteur tertiaire. Par conséquent, le pouvoir d'attractivité et le rayonnement économique de la mégapole, laquelle étouffe sous le poids de l'industrie lourde, restent rigoureusement limités.

De plus, il nous faut souligner l'importance des politiques régionales quant à la mise en valeur du pouvoir économique de Wuhan. En effet, cette grande concentration urbaine affiche depuis longtemps l'ambition de dominer les régions du moyen Yangzi. Suite à l'ouverture progressive du littoral chinois à partir de 1978, la municipalité de Wuhan, en 1987, revendique en l'absence de politiques préférentielles, le statut de port maritime, afin de profiter des avantages réservés aux ports maritimes chinois, et ce malgré sa localisation

⁴⁴¹ Les ports de Yueyang et Jiujiang sont les premiers ports yangziens provinciaux du Hunan et du Jiangxi. Les échanges de marchandises entre ces deux ports et Wuhan sont très dynamiques. Ces deux provinces ont chacune leur centre de développement situé loin du cours principal du Yangzi : le Hunan a pour cœur-région Changsha-Zhuzhou-Xiangtan le long de la rivière Xiang à 147 km de Yueyang ; la capitale et le centre économique du Jiangxi, Nanchang se trouve dans la vallée de la rivière Gan, 135 km au sud de Jiujiang. La dépendance en matière d'économie portuaire vis-à-vis de Wuhan des territoires respectifs de Yueyang et Jiujiang, qui s'étirent le long du Yangzi, n'est pas un élément décisif qui suffirait à les placer sous la coupe de Wuhan.

⁴⁴² Annuaire statistique de Chine 2009, *op. cit.*

portuaire intérieure à 1 130 km de l'océan⁴⁴³. Cependant, la stratégie de développement économique national a mis Wuhan entre parenthèses, puisqu'elle n'a pu obtenir jusqu'à présent un statut privilégié comme ceux de Shanghai ou Chongqing. Notamment, après le lancement de la politique de redressement des régions de la Chine centrale, la politique de développement axée sur l'égalité des chances a favorisé toutes les provinces situées dans le moyen Yangzi. Chaque grande ville moyen-yangzienne dispose du même traitement politique, ce qui stimule tout à la fois la concurrence des villes entre elles et la mise en place par chaque province d'un projet de développement de la région urbaine (ou région industrielle) basé sur leur capitale provinciale. Au lieu de devenir une région inféodée économiquement à Wuhan, les provinces du Hunan, Jiangxi et Anhui ont renforcé leur centre de développement provincial et cherchent sur leur propre territoire des solutions pour se financer. Toutes ces régions ont opté pour une stratégie de développement que nous pourrions traduire de la sorte : «laisser ce qui est proche pour aller à la recherche de ce qui est loin » (*shejin qiuyuan*). Elles sont à la recherche de débouchés pour leurs investissements et privilégient le patronage, économiquement plus rassurant, de véritables pôles de développement. Ainsi les provinces de l'Anhui et du Jiangxi se placent-elles sous l'influence de la macro-région économique du delta du Yangzi, tandis que la province du Hunan est depuis longtemps une région très procantonaise. La présence des deux pôles de développement majeurs du pays, Shanghai et Canton, a ainsi éclipsé les hinterlands potentiels de Wuhan. De plus, après la montée en puissance économique de Chongqing dans le haut Yangzi, les zones d'influence de Wuhan sont en recul dans l'ouest du Hubei, où le département minoritaire autonome de Sien et la municipalité de Yichang sont de véritables régions dépendantes de Chongqing, résultat de la construction du barrage des Trois Gorges.

De surcroît, l'incapacité de Wuhan à dominer économiquement l'ensemble des régions du moyen Yangzi est aussi liée à sa perte d'influence dans l'articulation du réseau de transport. Suite à la multiplication des ponts du Yangzi et l'achèvement de la ligne ferroviaire de Pékin-Kowloon (traversant le Yangzi à Jiujiang au Jiangxi), Wuhan n'est plus le seul point de croisement du réseau terrestre nord-sud avec le Yangzi dans le haut et le moyen Yangzi. Dans une ville telle que Wuhan, avant tout un point de transbordement des marchandises, puisque la production de l'industrie manufacturière et du secteur tertiaire y est défailante, le développement et la modernisation des moyens de transport rapides vont réduire le cycle et la fréquence de stationnement des marchandises. C'est-à-dire que la mise en place d'un réseau

⁴⁴³ «La Chine : une économie de marché? », *Revue d'économie*, no. 3-4, 2002, p. 109.

de transport moderne maillant les territoires environnants entraîne des effets non souhaitables à Wuhan : un net recul des activités économiques dans une ville traditionnellement au carrefour de la circulation terrestre.

Aussi, de notre point de vue, Wuhan ne peut prétendre au titre de pôle de développement à l'échelle du bassin, puisque, dans le moyen Yangzi, son poids économique et son pouvoir politique ne sont pas assez affirmés. Elle est plutôt une mégapole provinciale en phase d'expansion et son rôle fluvial a une influence organisatrice sur les ports du moyen Yangzi. L'hypothèse qu'un pôle économique émerge dans le moyen Yangzi à Wuhan, avec un rayonnement sur l'ensemble de cet espace, nous semble trop optimiste, sachant que les fortes disparités régionales du bassin relèguent Wuhan derrière les métropoles littorales (Shanghai et Canton) bien plus attractives pour les autres régions du cours moyens du Yangzi.

IV.3.3. Chongqing : l'émergence d'un pôle de développement dans le haut Yangzi

Dans le haut Yangzi, Chongqing et Chengdu sont les deux grandes villes à se disputer le statut de *leader* régional depuis longtemps. Après le lancement officiel des travaux du barrage des Trois Gorges en 1992, Chongqing, municipalité de rang provincial depuis 1997, a connu au cours de ces vingt dernières années des métamorphoses économiques telles qu'elle ressemble de plus en plus à un véritable pôle de développement. Au point d'en être un ? Cinq critères nous permettent de répondre à cette question.

Premièrement, figurant parmi les projets majeurs de développement de l'Ouest, la métropolisation de Chongqing a fait de cette ville l'une des principales destinations des investissements étrangers dans la Chine intérieure. En 2009, la dépense réelle des capitaux étrangers investis à Chongqing est sept fois plus élevée que pour l'année 2003 (4,19 milliards de dollars en 2009 contre 0,57 milliards de dollars en 2003). La contribution des entreprises étrangères au PIB de la municipalité s'élève à 132,86 milliards de yuans, soit presque la totalité du PIB du Sichuan émanant des entreprises étrangères⁴⁴⁴. Notamment, aujourd'hui, parmi toutes les villes chinoises intérieures, Chongqing est devenue la destination la plus prisée des investisseurs taiwanais⁴⁴⁵.

Deuxièmement, la montée en puissance de la ville de Chongqing est également une décision politique, résultant de la mise en place de la politique d'aménagement à l'échelle

⁴⁴⁴ *Chongqing tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chongqing], Chongqing, Bureau des statistiques de Chongqing, 2001-2010 ; *Sichuan tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chongqing], Chengdu, Bureau des statistiques du Sichuan, 2001-2010.

⁴⁴⁵ *Zhongguo touzi nianjian* [Annuaire statistique des investissements], Pékin, Bureau national des statistiques, 2009.

régionale. Chongqing est la quatrième ville (seule ville intérieure) à se voir attribuer le statut de municipalité provinciale afin de gérer sur place les territoires en amont immédiat du gigantesque barrage des Trois Gorges. Cette municipalité regroupant 85 % du territoire de la région des Trois Gorges, fait office d'instrument politique pour gérer à la fois le développement économique régional et les lourdes conséquences sociales liées aux opérations hydrauliques⁴⁴⁶.

Troisièmement, Chongqing connaît une vitalité industrielle remarquable. Il s'agit de l'une des six plus anciennes bases industrielles du pays et, aujourd'hui, elle a pour fer de lance les industries de l'automobile, de la métallurgie et de la pétrochimie. Chongqing est la ville industrielle la plus puissante du haut Yangzi. Elle développe d'ailleurs une importante industrie en matière de mécanique et de matériaux de constructions (deux secteurs liés directement à l'industrie de la région des Trois Gorges), d'électroménager, d'informatique, d'industrie agroalimentaire et de chimie domestique. En 2009, le nombre total d'entreprises industrielles s'élève à 6 412⁴⁴⁷.

Le quatrième point fort de Chongqing est sa montée en puissance récente en matière de pouvoir financier. Suivant une étude menée sur la structure de l'organisation financière de l'ouest du pays, la capacité financière de Chongqing la place en tête des villes chinoises occidentales grâce à un éventail complet de banques commerciales⁴⁴⁸. Notamment un tiers des banques installées à Chongqing sont des banques étrangères. Ainsi, son rayonnement financier couvre-t-il un important périmètre dans le haut Yangzi. En 2008, la création de la succursale de la Banque de Chongqing à Chengdu a frayé une nouvelle voie pour la conquête de marchés financiers inter-provinciaux dans la Chine occidentale, pour la première fois à la portée d'un organisme commercial local. Ensuite, l'implantation d'autres succursales de la Banque de Chongqing à Changsha, Guiyang et Wuhan, afin d'étendre les influences financières de Chongqing dans le moyen Yangzi est en cours⁴⁴⁹. Vu la dynamique et le potentiel du marché financier régional de Chongqing, l'État lui a octroyé, en 2008, la création de la zone franche de Lianglucuntan⁴⁵⁰. Première zone franche implantée dans la Chine

⁴⁴⁶ *Zhongguo diqu fazhan huigu yu zhanwang Chongqing* [Le développement régional en Chine : Chongqing], P & kin, Zhongguo wujia chubanshe, 1999, p. 118.

⁴⁴⁷ Il s'agit d'un type bien déterminé d'entreprise industrielle (*guimo yishang gongye qiye*), qui comprend toutes les entreprises relevant du secteur public et les entreprises privées réalisant annuellement un volume d'affaires supérieur à 5 millions de yuans.

⁴⁴⁸ *Zhongguo xibu diqu jingji fazhan baogao* [Rapport sur le développement économique de la Chine de l'Ouest], P & kin, Académie des sciences de Chine, 2010, pp. 120-125.

⁴⁴⁹ *Chongqing yinhang fazhan baogao* [Projet de développement de la Banque de Chongqing], 2010, pp. 21-22.

⁴⁵⁰ Lianglucuntan est la première zone franche créée dans la Chine intérieure. Elle est la seule zone franche chinoise disposant à la fois de zones fluviales et aéroportuaires non soumises au service des douanes, et dans lesquelles il est possible de décharger, manutentionner et réexpédier des marchandises librement. D'une

intérieure, ce projet répond à la volonté de diffuser l'influence financière de Lianglucuntan sur un rayonnement de 80 à 100 km, lequel englobe une vingtaine de grandes villes relevant de six provinces différentes dans le voisinage de Chongqing.

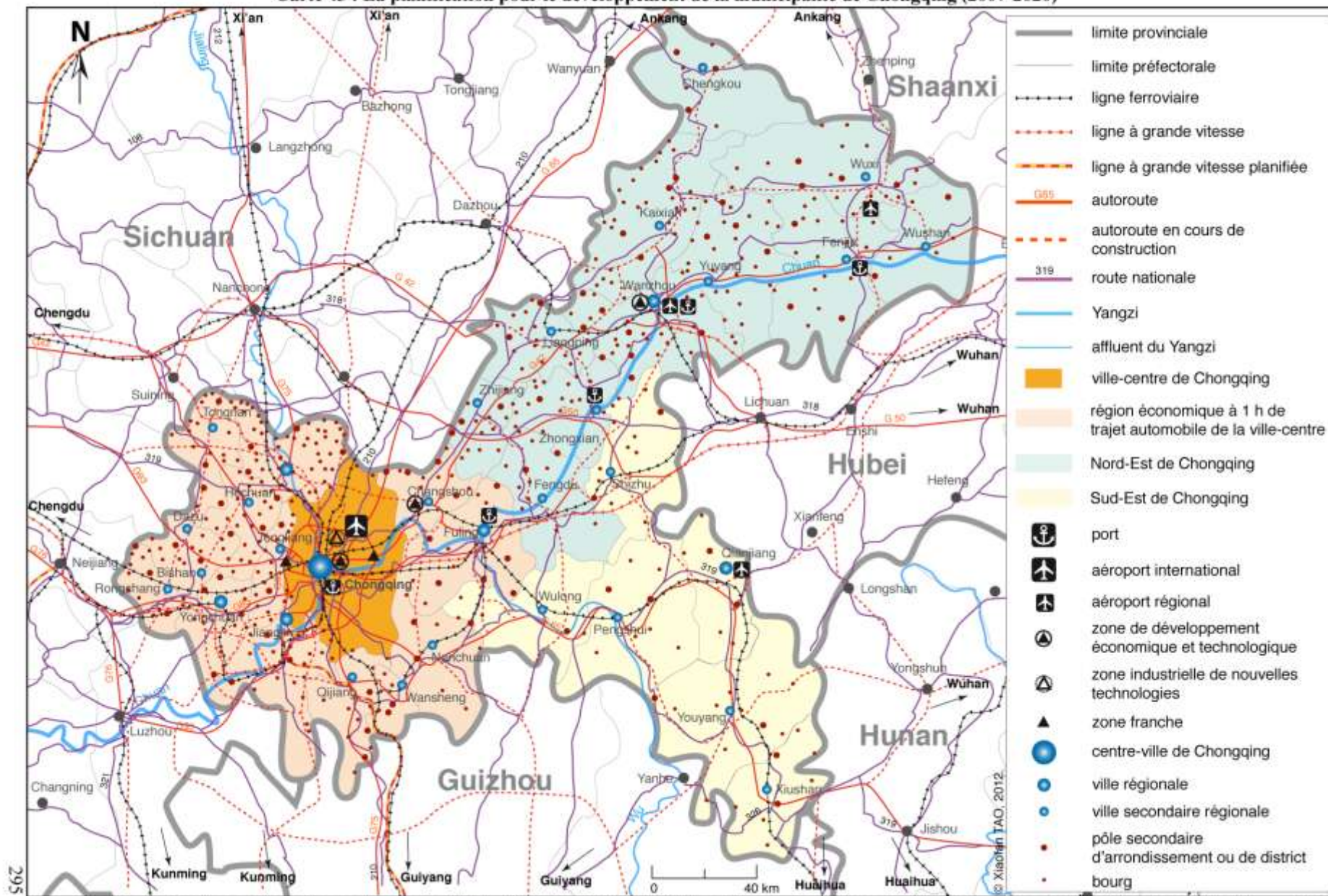
Enfin, Chongqing dispose d'une localisation très stratégique. Elle est la seule ville occidentale chinoise à être un nœud de communication de voies terrestres, fluviales et aériennes à une si vaste échelle. La mise en place de moyens de transport modernes et notamment l'implantation de réseaux de transport rapide nous permettent d'identifier trois formes de rayonnement économique emboîtées, partant de Chongqing.

Au cœur de la municipalité, sur un espace bâti de 783 km², la ville-centre de Chongqing qui n'occupe que 6 % de ce territoire, concentre 23 % de la population et réalise 42 % du PIB municipal (2008)⁴⁵¹. Basé sur l'extension des voies périphériques radioconcentriques, le projet d'amélioration des infrastructures intra-municipales mené depuis 2007 permet de créer une périphérie industrielle immédiate autour de Chongqing délimitée par une couronne périurbaine située à une heure de trajet (par autoroute) de la ville-centre. Cette périphérie englobe 23 arrondissements et districts, leurs habitants se rendent quotidiennement au centre pour vaquer à leurs occupations, principalement y travailler.

superficie de 8,37 km², dont 6 km² réservés au port franc, l'ensemble de cette zone franche contient le plus dynamique port fluvial du haut Yangzi, Cuntan, qui ne se trouve qu'à 6 km du centre-ville de Chongqing, ainsi que l'aéroport international de Jiangbei doté de quatre pistes. Après le lancement de cette zone franche à Chongqing en 2008, l'investissement interne du pays destiné à la municipalité a presque doublé en 2009.

⁴⁵¹ *Chongqing tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chongqing], Chongqing, Bureau des statistiques de Chongqing, 2009.

Carte 43 : La planification pour le développement de la municipalité de Chongqing (2007-2020)



Source : Planification pour le développement de la municipalité de Chongqing (2007-2020), Commission pour le développement et la réforme économique de Chongqing, 2007, p. 12.

La deuxième couronne économique de Chongqing regroupe un ensemble de 32 entités administratives appartenant à la municipalité, s'étendant sur 82 400 km². La création de cette aire d'influence mégapolitaine a été menée sous l'égide de l'administration municipale et s'est traduite par la mise en place de grandes artères ferroviaires⁴⁵², dont une ligne à grande vitesse (Chongqing-Chengdu), ainsi que cinq autoroutes⁴⁵³. Ce réseau terrestre rapide permet de relier la ville-centre à tous les arrondissements et districts ruraux situés au maximum à 8 heures de transports en commun de la ville-centre. Cette couronne comprend notamment les deux pôles de développement secondaires municipaux de Wanzhou (centre de développement de la région des Trois Gorges) et Qianjiang.

À un niveau encore plus large et déterminé par les lignes aériennes, ferroviaires et fluviales, Chongqing affirme sa place de centre-nœud de communication du haut Yangzi. À l'échelle aérienne, la troisième couronne économique est délimitée par l'espace situé à une heure de vol de l'aéroport international de Jiangbei⁴⁵⁴ intégrant douze grands et moyens aéroports des provinces voisines, comme ceux de Chengdu, Kunming, Xichang, Panzhihua, Guiyang, Zhangjiajie, Yichang, Xiangfan. En matière de transport ferroviaire, Chongqing dispose de quatre lignes qui aboutissent à des villes côtières en bordure d'océan, d'une ligne en direction de l'Asie centrale et d'une ligne vers l'Asie du Sud-Ouest⁴⁵⁵.

À Chongqing, le transport fluvial est une activité déterminante. Le port de Chongqing est le seul port fluvial dans le haut Yangzi autorisé à commercer avec l'extérieur du pays. Disposant de 88,78 km de longueur de quais et 293 ports, dont la capacité de charge et d'échouage annuelle est supérieure à 10 000 t, le port de Chongqing est le deuxième grand port fluvial du pays quant au nombre de ses appointements (1 184 en 2009), juste derrière celui de Shanghai⁴⁵⁶. Après la mise en service du grand réservoir des Trois Gorges et du système des écluses du barrage, les navires de charge⁴⁵⁷ ayant jusqu'à 10 000 t de tonnage peuvent

⁴⁵² Il s'agit des lignes ferroviaires de Chongqing-Neijiang-Chengdu, Chongqing-Chuning-Chengdu, Chongqing-Guiyang, Chongqing-Huaihua, Chongqing-Dazhou-Xiangfan.

⁴⁵³ Il s'agit de l'autoroute de Chongqing-Chengdu (Sichuan) ; Chongqing-Changshou-Liangping-Wanzhou ; Chongqing-Qijiang-Chongxihe (Sichuan) ; Chongqing-Beipei-Hechuang-Wusheng (Sichuan) ; Chongqing-Yubei-Linshui (Sichuan).

⁴⁵⁴ L'aéroport de Jiangbei sert principalement à transporter des passagers vivant au plus à trois heures d'autoroute dudit aéroport. Cette zone comprend une dizaine de villes moyennes du Sichuan et de Chongqing.

⁴⁵⁵ Quatre principales lignes ferroviaires qui procurent à Chongqing une ouverture sur l'océan sont : Chongqing-Guiyang-Nanning-Beihai, Chongqing-Huaihua-Hengyang-Canton, Chongqing-Zhuzhou-Quzhou-Ningbo, Chongqing-Wuhan-Shanghai ; la ligne en direction de l'Asie centrale est la ligne Chongqing-Chengdu-Baoji-Lanzhou-Urumqi ; la ligne en direction de l'Asie du Sud-Ouest est la ligne Chongqing-Kunming.

⁴⁵⁶ *Chongqing tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chongqing], Chongqing, Bureau des statistiques de Chongqing, 2010.

⁴⁵⁷ Un navire de charge (traduction littérale de l'anglais cargo-ship) ou un cargo est un navire de commerce ou navire marchand dont le rôle consiste à transporter des marchandises sous diverses formes. Source : Article « Transportation », partie « Ships », Encyclopaedia Britannica Macropedia, 15^e édition, vol. 26, 1995, p. 237.

remonter directement jusqu'à Chongqing par le cours principal du Yangzi. La capacité de circulation annuelle des marchandises sur le fleuve Chuan est ainsi passée de 10 millions de tonnes à 50 millions de tonnes, ce qui réduit de 35 % – 37 % le coût de production par rapport au transport terrestre⁴⁵⁸. En association avec les ports des affluents du haut Yangzi et de ceux des autres grands fleuves navigables de la Chine du Sud-Ouest, auxquels il se trouve relié par les voies navigables, le port de Chongqing assure le transport d'une grande partie des marchandises du Sichuan, du Yunnan, du Guizhou, du Qinghai et du Gansu, marchandises importées et exportées. Dès 2005, le volume des marchandises de Chongqing transporté par voie d'eau dépasse pour la première fois celui du transport ferroviaire. En 2008, devenant le premier mode de transport de marchandises, la voie d'eau assure le transport de 65 % du volume des marchandises de la municipalité⁴⁵⁹.

Grâce à tous ces avantages économiques, afin d'en faire le centre de financement de la Chine intérieure, l'État a décidé d'encourager Chongqing, en tant que « queue du dragon », à devenir le pôle de développement économique du haut Yangzi et de créer une métropole d'équilibre qui concentre plus de dix millions d'habitants dans une ville-centre où l'espace bâti s'étend sur 1 000 km², pour faire écho à la « tête du dragon » à l'embouchure du Yangzi, Shanghai.

Aujourd'hui, la mise en place de la politique d'aménagement dans le bassin du Yangzi permet d'aller au-delà de l'échange croisé de matières premières et de biens manufacturés entre l'Est et l'Ouest du pays : le bassin mise aussi sur une diffusion de la croissance à partir de différents pôles économiques, eux-mêmes centrés sur des agglomérations d'au moins quatre millions d'habitants. Dans ces pôles de développement, l'amélioration des infrastructures, le développement économique, la capacité de financement et la montée en puissance du pouvoir urbain en permettant un accès plus facile à l'énergie, la technologie, ainsi que des informations et des communications plus rapides, doivent engendrer des synergies entre les marchés du bassin intérieur et ceux du littoral afin de réduire les inégalités spatiales.

⁴⁵⁸ Yang Dekun, « *Chongqing gang jizhuangxiang yunshu yanjiu* » [Étude sur le transport de conteneurs dans le port de Chongqing], *Zhongguo gangkou* [Ports chinois], no. 25, 2008, p. 24.

⁴⁵⁹ *Chongqing tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chongqing], Chongqing, Bureau des statistiques de Chongqing, 2001-2009.

Conclusion du chapitre IV :

À l'issue de ces trente dernières années d'aménagement du bassin du Yangzi, les espaces urbains sont devenus les lieux privilégiés d'une recomposition territoriale, même si on constate un rythme de développement différent entre les villes du delta du Yangzi et celles des haut et moyen Yangzi. Désormais véritables acteurs du développement économique, les villes yangziennes cherchent à bénéficier de la politique territoriale afin d'accroître leur production économique et de renforcer leur pouvoir de décision politique. De ce fait, les politiques d'aménagement du territoire dans le bassin du Yangzi s'appuient sur la promotion de régions économiques soudées par une armature urbaine cohérente permettant l'émergence de nouveaux modes de production de l'urbain dans le bassin : 1) la constitution de liens plus étroits au sein du réseau de villes yangzien ; 2) l'étalement urbain et la périurbanisation se déploient dans les périphéries des principales mégapoles yangziennes, 3) l'émergence de régions urbaines.

Cependant, la problématique centrale demeure liée à l'impact de l'urbanisation et la régionalisation sur l'organisation du territoire. En réalité, d'une part, il est difficile d'analyser un réseau urbain d'ensemble à l'échelle du territoire du bassin, comme par exemple dans le moyen Yangzi, le réseau urbain ne se laissant pas aussi facilement appréhender : les provinces du Hunan et du Jiangxi appartiennent-elles à la zone d'influence du delta du Yangzi ou bien participent-elles d'avantage aux activités du delta de la rivière des Perles ? D'autre part, les régions urbaines du haut et du moyen Yangzi sont actuellement peu perceptibles tant au niveau de leur composition structurelle qu'au niveau de leur taux d'urbanisation. Toutes ces difficultés compliquent aujourd'hui l'exercice de la recherche de l'équité spatiale du bassin.

Chapitre V : L'espace rural et le défi du dualisme ville / campagne

Introduction du chapitre V :

La réforme économique chinoise de 1978 est appliquée tout d'abord dans les zones rurales avec le système de responsabilité des ménages ; puis, quelques années plus tard en 1984, la priorité est donnée à l'espace urbain avec les expériences pilotes de gestion de plus en plus autonome des entreprises d'État. Les années 1980 et 1990 sont des années charnières au cours desquelles s'effectue la transition de l'économie planifiée vers l'économie de marché grâce au rôle déterminant de l'urbanisation dans la modernisation du pays. À la faveur d'une élévation importante de leur niveau économique, les villes chinoises sont devenues les forces motrices de la croissance économique, ainsi que les pivots essentiels de la réorganisation spatiale du pays. Cependant, à la poursuite d'intérêts essentiellement économiques, durant cette période de transition et de refondation de l'économie de marché, le gouvernement n'a pas su anticiper une série de problèmes d'ordre politique, économique ou encore social, lesquels fragilisent le système urbain et l'environnement, et qui procèdent pour la plupart du dualisme ville / campagne et des dilemmes que cette coexistence implique : un mode de production traditionnelle (signe d'une agriculture sous-développée) coexistant avec une industrialisation moderne ; une croissance économique accélérée qui coïncide avec une forte disparité économique régionale ; un marché économique urbain complet cohabitant avec un marché rural stagnant.

Face à une interdépendance aggravée entre villes et campagnes, où l'exode rural est à la fois le principal moteur de la croissance urbaine et problématique pour l'avenir du bassin du Yangzi, des politiques de développement visant à améliorer les relations ville / campagne et reposant sur l'industrialisation rurale et une stratégie de développement des petites villes et bourgs ont été élaborées, avec des conséquences socio-économiques profondes sur l'organisation spatiale de la vallée du Yangzi.

Résultant de la réforme économique dans le bassin du Yangzi, des nouveaux modes d'organisation spatiale sont apparus : pôles centraux avec leurs périphéries, et cela à plusieurs échelles (bassin, province, municipalité). Au niveau de la municipalité souvent, la ville-centre est qualifiée de cœur-région à la fois économique et politique à l'instar du modèle occidental, tandis qu'en dehors de la banlieue de la ville-centre, le paysage devient très rural et un espace sous-développé apparaît d'emblée. Tant au niveau provincial, qu'au niveau du bassin, l'organisation spatiale est caractérisée par un dispositif d'équilibre où des villes prospères cohabitent avec des campagnes à la traîne : le développement accéléré de ces villes occulte des crises rurales particulièrement aiguës. Ces dangers latents sont d'une part issus d'un héritage historique qui ne peut évidemment pas être dépassé à court terme et, d'autre part, ils sont fortement liés au régime politique et économique en vigueur. Parmi eux, le dualisme ville / campagne représente l'obstacle le plus gênant au développement unifié du bassin du Yangzi.

Le dualisme ville / campagne est un phénomène qui s'est accentué avec la modernisation et l'industrialisation. Il est aussi le résultat de la forte disparité économique d'un espace⁴⁶⁰. Dans le cadre de nos recherches sur les inégalités spatiales du bassin du Yangzi, le niveau socio-économique assez équivalent des grandes villes yangziennes (le rapport entre les valeurs extrêmes du revenu réel moyen des citoyens des grandes villes yangziennes n'est que de 1,75 en 2009), laisse de côté les forts déséquilibres sur le territoire de la vallée (cf. tableau 23). Cependant, si l'on compare les campagnes ou les petites villes et bourgs des différentes provinces yangziennes, les contrastes sont d'emblée évidents : par exemple, en 2009, parmi les ruraux, le revenu réel par tête du Jiangsu, la province la plus riche du bassin, est 5,6 fois plus élevé que celui de la province la plus pauvre, qui est celle du Sichuan (mais seulement 2,7 fois en 1988)⁴⁶¹. Les campagnes yangziennes connaissent une montée des disparités régionales au niveau de leur condition socio-économique avec une répercussion sur le niveau de vie. D'une part, il faut distinguer les espaces ruraux du delta du Yangzi lesquels recevant le plus d'investissements (de l'État et de l'étranger) sont des unités administratives rurales à la base déjà plus développées, concentrant les emplois ruraux non agricoles et bénéficiant plus avantageusement du renouveau agricole et de l'économie rurale. De l'autre, les zones pauvres

⁴⁶⁰ PARK Choong-Hwan, « *Xiangcun yu chengshi : zhongguo de xiandaihua he chengxiang chayi* » [Campagne et ville : la modernité et la disparité ville / campagne en Chine], *Zhongguo nongye daxue xuebao* [Journal de l'Université de l'agriculture de Chine], vol. 24, no. 2, 2007, pp. 43-67.

⁴⁶¹ *Zhongguo tongji nianjian zhaoyao* [Collection de l'annuaire statistique de la Chine 1978-2008], Bureau national des statistiques, 2009.

et cloisonnées des haut et moyen Yangzi⁴⁶² connaissent une agriculture en partie encore autarcique et peu commercialisée, laquelle demeure la principale activité ce qui entraîne des conditions de vie difficiles ; les progrès sont faibles malgré la croissance en volume de la production agricole. Cette vitesse de développement retardataire de la campagne des haut et moyen Yangzi par rapport à celle du delta du Yangzi est l'un des phénomènes résultant directement de la disparité économique de la vallée du Yangzi.

Le développement de la campagne est ainsi une question clé liée au processus de l'urbanisation et de l'industrialisation rurale. Il est aussi le point d'appui pour réduire les disparités économiques régionales de la vallée du Yangzi. Actuellement, l'espace rural yangzien souffre d'une double fragilité : d'un côté, le développement déséquilibré des trois Chine place indirectement l'espace rural yangzien dans une situation embarrassante, du fait de la pression de fortes disparités économiques entre les régions littorales et les régions intérieures ; d'un autre côté, l'influence de la politique de la discrimination ville / campagne des années 1960-1970 persiste et creuse l'écart entre la ville et la campagne. Le développement séparé des espaces urbain et rural tient aux conditions naturelles, aux pressions démographiques, aux dispositions techniques / économiques (irrigation, présence d'industries, proximité de la ville), socio-politiques, et surtout à l'inégal accès aux emplois non agricoles résultant de stratégies de développement territorial déséquilibrées avec pour conséquence des répercussions imprévues, telles qu'actuellement de forts conflits au sujet de l'agriculture (*nongye*), la campagne (*nongcun*) et le sort des paysans (*nongmin*). À dire vrai, la transformation rapide d'une économie agricole en une économie industrielle et la croissance économique que connaît la Chine depuis une trentaine d'années se sont effectuées au prix d'un ralentissement du développement de l'espace rural et du sacrifice de l'intérêt des paysans au profit de l'urbanisation et l'industrialisation⁴⁶³.

V.1. L'évolution de la relation ville / campagne dans le bassin du Yangzi

La modernisation du bassin du Yangzi repose principalement sur deux processus : l'urbanisation et l'industrialisation. Au moment où la modernisation amène aux habitants yangziens une importante amélioration de leur niveau de vie, dans le même temps les vecteurs de la modernité (urbanisation et industrialisation) contribuent grandement à modifier la morphologie du territoire. Dans la vallée du Yangzi, des conséquences préoccupantes sont

⁴⁶² Huang Zongzhi, *changjiang sanjiaozhou xiaonongjiating yu xiangcun fazhan* [Les familles rurales et le développement de la campagne dans le delta du Yangzi], Pékin, Zhonghua shuju, 2000, pp. 67-78.

⁴⁶³ PARK Choong-Hwan, *op. cit.*, p. 44.

indéniables : d'une part, la culture très ancienne du bassin s'adapte parfois difficilement à la modernité industrielle ; d'autre part, l'urbanisation produisant une concentration des populations, des richesses et des activités humaines dans la ville entraîne la polarisation urbaine, dont l'effet est d'accentuer plus encore le fossé entre la ville et la campagne. Notamment, l'oscillation politique chinoise contemporaine, laquelle privilégie tantôt la campagne et tantôt la ville, persiste à placer le développement de l'espace urbain et rural dans deux contextes économiques complètement séparés et opposés, entraînant une rupture dorénavant radicale entre les villes et les campagnes yangziennes.

V.1.1. L'origine de la rupture ville / campagne

Dans la vallée du Yangzi, la différenciation entre la ville et la campagne est apparue au milieu du XIX^e siècle, avec la première ouverture du bassin. Auparavant, l'écart entre ces deux mondes n'était pas à ce point creusé et il n'apparaissait pas comme irrénérable⁴⁶⁴. Avant l'avènement de l'ère de l'industrialisation occidentale, les villes yangziennes ne privilégiaient pas une forme de hiérarchie au détriment des campagnes⁴⁶⁵. Conséquence de la structure de l'économie chinoise traditionnelle (dominée par l'agriculture), qui perdura pendant deux mille ans, et qui attribuait à la campagne le rôle de nourrir la ville (*yixiang yucheng*), les échanges entre ces deux mondes étaient habituellement intensifs. Cette corrélation a été identifiée par Skinner dans son étude sur l'organisation macro-régionale de la Chine à la fin de l'époque impériale⁴⁶⁶. L'accentuation de la disparité entre ville et campagne est le fruit des fluctuations de la politique économique du pays durant le XX^e siècle. Chaque modification politique concernant l'orientation du développement économique urbain / rural entraîne une variation de revenu des citadins et paysans, ce qui peut accroître ou réduire l'écart entre les espaces urbain et rural.

⁴⁶⁴ SKINNER G. William, «Regional Urbanization in Nineteenth Century China », in SKINNER G. William, dir., *op. cit.*, 1977, pp. 211-215.

⁴⁶⁵ MOTE Fredrick W., «The Transformation of Nanking », in SKINNER G. William, dir., *op. cit.*, 1977, pp. 112-175.

⁴⁶⁶ SKINNER G. William, «Urban and Rural in Chinese Society », in SKINNER G. William, dir., *op. cit.*, 1977, pp. 301-326.

Tableau 25 : L'évolution de la disparité ville / campagne en fonction des choix politiques

Période	L'écart entre la ville et la campagne (en fonction du revenu annuel moyen)	Régime économique	Principales politiques urbaine / rurale mise en place
1840-1952	faible	Économie agricole traditionnelle	-
1952-1978	Le revenu urbain est environ 3 fois supérieur au revenu rural	Économie planifiée, priorité donnée au développement de l'industrie lourde	1) 1954 : mise en place du système unifié d'achat et de vente (fixation des prix payés pour les livraisons et les achats de produits agricoles). 2) 1958-1962 : mise en place de la politique économique du Grand Bond en avant (création des communes populaires dans les campagnes et mise en place du système de l'enregistrement de la résidence en ville).
1978-1984	Le revenu urbain est 1,9 fois supérieur au revenu rural	Réformes agricoles et retour progressif à l'économie de marché	1) la décollectivisation débute dès 1978 avec la mise en place du système de responsabilité Elle est généralisée dans le bassin du Yangzi à partir de 1984. 2) à partir de 1979, l'État a augmenté le prix d'achat des produits agricoles. 3) à partir de fin 1982, le bourg et le canton remplacent la commune populaire devenant l'unité de base rurale.
1984-1994	Le revenu urbain est 2,6 fois supérieur au revenu rural	Réforme urbaine Transition de l'économie planifiée à l'économie de marché	1) libéralisation des circuits commerciaux, reprise des mouvements migratoires et éclosion des entreprises rurales non agricoles dès 1983. 2) à partir de 1984, l'espace urbain devient la question clé de la réforme économique du pays. 3) suppression du système unifié d'achat et de vente en 1985.
1994-1996	Le revenu urbain est 2,5 fois supérieur au revenu rural	Refondation de l'économie de marché	1) Assouplissement du système du <i>hukou</i> en faveur des migrants. 2) mise en place officielle de l'économie de marché dans l'ensemble du bassin du Yangzi en 1993.
De 1996 à aujourd'hui	Une tendance à l'accentuation de la disparité ville / campagne persiste. En 2001, l'écart du revenu urbain / rural est de 2,9 ; en 2006, celui-ci s'est haussé jusqu'à 3,3	Refondation de l'économie de marché	1) commercialisation du logement dans l'espace urbain. 2) réajustement du critère pour l'établissement de l'échelon administratif de l'arrondissement ; une partie de la population agricole est dorénavant encadrée dans la ville administrative pour assouplir la tension ville / campagne. 3) entrée à l'OMC de la Chine et suppression de la taxe parafiscale agricole en 2006.

Source : *Zhongguo maoyi wujia tongji ziliao* [Matériaux statistiques sur les prix et le commerce de la Chine, 1952-1983], Pékin, Bureau national des statistiques, 1984.

À l'époque de la fin de la Chine impériale, face à la déferlante de la civilisation industrielle de l'Occident, la société chinoise très soucieuse de l'avenir du pays entreprend une démarche pour réajuster la relation de dépendance entre les espaces urbain et rural. En 1911, après l'effondrement de l'Empire, l'instauration de la République chinoise a opéré un véritable tournant pour raviver l'économie du pays, ce qui aboutit, dans les années 1930, à la prospérité de l'économie chinoise et aussi à un nouveau rapport ville / campagne. Sous l'influence d'une modernité à l'occidentale, un style de vie apprécié par les citadins et porté par le dynamisme de l'économie urbaine est ainsi introduit en Chine. Le bassin du Yangzi est un lieu très précoce de l'ouverture (dès 1840) à cette modernité. La ville et la campagne, paraissant évoluer de plus en plus dans deux sphères différentes, symbolisent une Chine ouverte opposée à une Chine repliée sur elle-même⁴⁶⁷. Comme l'ensemble de la vallée du Yangzi est économiquement intégré dans le système-monde, de plus en plus de ressources et richesses se concentrent dans la ville, ce qui entraîne naturellement la disjonction du lien et la fin de l'ensemble intégré ville / campagne, qui était fondé sur l'ancienne structure de l'économie agricole traditionnelle chinoise. L'introduction de l'industrialisation dans les villes provoque une marginalisation de la production et de la vie rurales. Le système d'entreprise avec ses techniques nouvelles, son organisation comme le travail à la chaîne, sa rémunération en fonction du temps de travail, incarne l'industrialisation moderne et s'impose au détriment de la culture, de l'élevage et du style de vie de la campagne, qui sont déiquescents. Ainsi naît une ligne de démarcation nette entre la ville et la campagne. L'apparition de cette disparité, et surtout son aggravation, sont le signe d'un sous-développement du monde rural.

V.1.2. Les politiques de développement rural des années 1950-1970 et l'ancrage du dualisme ville / campagne

L'introduction de la démocratie et l'exode rural de la première moitié du XX^e siècle ont fragilisé les liens sociaux ville / campagne, mais le vrai moment de rupture ville / campagne s'opère pendant les deux dernières décennies de la politique maoïste, qui ont conforté le traditionalisme villageois et retardé la modernisation du monde paysan, sous couvert de « révolution des rapports de production »⁴⁶⁸. Après la prise de pouvoir du Parti communiste

⁴⁶⁷ KÊLL Elisabeth, « Factories in the Countryside : the Industrial Workforce and Social Division in Nantong County (1895-1937) », in David Faure et Tao Tao Liu, dir., *Town and Country in China : Identity and Perception*, Houndmills, Basingstoke, Hampshire : Palgrave Publishers, 2002, pp. 54-77.

⁴⁶⁸ AUBERT Claude, « Économie et sociétés rurales », in Bergère Marie-Claire et Bianco Lucien, dir., *La Chine au XX^e siècle, de 1949 à aujourd'hui*, Fayard, 1990, p. 176.

en 1949, la mise en place de la réforme socialiste contribue à établir un système de structure étatique très centralisé. Par le biais de cet instrument politique très efficace du centralisme, visant à moderniser le pays au moyen de l'industrialisation, la politique de gestion économique pratiquée dans les espaces urbains est nettement différenciée de celle pratiquée dans les espaces ruraux, puisque la part des investissements dans l'agriculture est portion congrue par rapport à celle des capitaux industriels. Ce déséquilibre donne naissance à une série d'institutions économiques et sociales chargées de mettre en place cette politique de la répartition inégale entre villes et campagnes en matière de biens de consommation, d'emploi, de couverture sociale, d'investissements. Le centralisme poussé à l'extrême par les communistes est une cause essentielle de l'ancrage du dualisme ville / campagne dans le bassin. Leur mode de contrôle de la vie politique et sociale isole rapidement l'espace rural des influences culturelle et économique du pouvoir urbain, lesquelles ont pourtant nourri la civilisation chinoise. En freinant toute mobilité, en réduisant les échanges, en enfermant les paysans dans le monde clos des villages, cette politique maoïste s'oppose radicalement à tous les éléments qui tissent des liens entre la ville et la campagne : la classe de la *gentry* (*shenjin*) rentière et de l'élite, les associations économiques, sociales et religieuses, et notamment le réseau de marché d'échange ville / campagne, qui était l'élément clé, selon Skinner, permettant de nourrir régulièrement les rapports entre l'espace urbain et rural. Cette politique maoïste a ainsi gelé les communications et les évolutions économiques, sociales et culturelles en profondeur entre la ville et la campagne. Pour dénoncer cette situation, Deborah Davis a expliqué ce phénomène dans la préface de l'ouvrage *L'espace urbain de la Chine post-maoïste*⁴⁶⁹ : après la fondation du système de l'économie planifiée, l'économie urbaine est fermement sous le contrôle de Pékin. Devenant un élément purement urbain, les entreprises industrielles sont séparées de l'espace rural. La ville dresse désormais « une frontière » pour cloisonner les populations urbaines et rurales, phénomène jusqu'alors inédit dans l'histoire chinoise.

Afin de propager ce processus de ségrégation ville / campagne, l'autorité centrale a appliqué une série de mesures économiques et sociales, telles que le réajustement de la part de l'industrie et de l'agriculture dans l'économie nationale, le système de l'enregistrement de la résidence, la suppression du marché du travail remplacé par un système de gestion

⁴⁶⁹ DAVIS Deborah, « Introduction : Urban China », in Deborah Davis, S. Richard Kraus, Barry Naughton et Elizabeth J. Perry, dir., *Urban Spaces in Contemporary China : the Potential for Autonomy and Community in Post-Mao China*, Cambridge, Cambridge University Press, 1995, pp. 3-12.

administrative des emplois, l'institution de la commune populaire⁴⁷⁰, l'instauration d'un système de rationnement des biens essentiels. Toutes ces politiques ont participé au sacrifice de la campagne chinoise sur l'autel du développement industriel urbain, sacrifice qui aboutit à une nette division et spécialisation du travail entre les espaces urbain et rural : la ville développant l'industrie et la campagne se consacrant à l'agriculture.

Le monopole étatique pour l'approvisionnement et la vente des produits agricoles (*tongou tongxiao*)

Au début de la République populaire de Chine, l'économie du pays était véritablement dominée par l'agriculture. Pour preuve, en 1952, 57,70 % du revenu national émanait du secteur primaire⁴⁷¹. Pour accéder au rang de puissance industrielle, l'État chinois a opté pour une politique économique spécifique accordant la priorité en matière d'investissement et de développement à l'industrie lourde. Étant donné le caractère de l'infrastructure économique du pays encore très modeste et vulnérable, l'accumulation primitive du capital national dépend entièrement de l'attitude gouvernementale, notamment de sa capacité à savoir maîtriser et organiser l'économie à travers le mécanisme administratif⁴⁷². Afin de mener la Chine sur la voie d'une modernité accélérée, l'accumulation du capital national se fait essentiellement par le transfert des ressources agricoles pour soutenir l'industrie. Pour ce faire, il faut d'abord obtenir sur décision de l'État une diminution du prix de revient ; l'État a ainsi appliqué des mesures compressives⁴⁷³ à travers la mise en place d'un système de monopole étatique pour l'approvisionnement et la vente des produits agricoles (*tongou tongxiao zhidu*). Ce système oblige les paysans à vendre leur surplus de grains à l'État selon des proportions et des prix fixés par celui-ci. Ensuite, l'État maintient volontairement les prix agricoles à de très bas niveaux, pour financer à moindre coût l'industrialisation du pays. Cette ponction de l'agriculture par le biais du « ciseau des prix » (*jiandaocha*), fondée sur un échange très inégal, donne la mesure de la contribution paysanne aux efforts d'industrialisation du pays. Les transferts cachés de ressources que ce système de prix a rendu possibles pendant plus de

⁴⁷⁰ Basée sur une économie agricole coopérative, la « commune populaire » représente une organisation de la propriété collective au sein de laquelle coexistent les activités agricoles, industrielles et commerciales. Sa domination dans l'économie rurale chinoise de 1958 à 1984 est caractérisée par l'égalitarisme et le « vent du communisme » (*gongchanfeng*), qui ont minés les intérêts des paysans et détruit les forces productives rurales. La réforme agricole et le processus de décollectivisation ont entraîné la fin des communes populaires au début des années 1980.

⁴⁷¹ *Zhongguo tongji nianjian zhaoyao* [Collection de l'annuaire statistique de Chine 1949-1978], *op. cit.*

⁴⁷² PARK CHOONG-Hwan, *op. cit.*, pp. 43-67.

⁴⁷³ Le contrôle des autorités centrales sur l'espace rural s'exerce essentiellement par le biais du prélèvement de l'impôt foncier, de l'attribution des crédits, des livraisons obligatoires à l'État, de l'achat prioritaire par celui-ci des éventuels surplus, et enfin par la fixation des prix payés pour ces livraisons et ces achats.

trente ans (1952-1986) ont permis à l'État de prélever environ 580 milliards de yuans sur le secteur primaire, pour les investir directement dans l'industrie⁴⁷⁴.

En conséquence, dans le bassin du Yangzi, la modernisation se traduit par un changement sensible de la structure de la production du bassin : entre 1952 et 1957, la part de l'agriculture tombe de 46,28 % à 38,62 %, alors que celle du secteur industriel (y compris les mines et les transports modernes) passe de 29,48 à 37,96 %⁴⁷⁵. En prélevant sur la production agricole le financement nécessaire à l'industrialisation, l'État fait de la contribution paysanne l'élément essentiel du développement industriel du bassin. Cependant les prélèvements opérés par l'État réduisent au minimum vital la consommation paysanne. Les statistiques montrent que les revenus collectifs distribués à la campagne n'ont augmenté en valeur réelle que de moins de 20 % entre 1957 et 1977 dans la vallée du Yangzi⁴⁷⁶. Les progrès de l'agriculture demeurent en effet très inférieurs à ceux du secteur industriel pendant la même période.

Le système de l'enregistrement de la résidence

Le développement de l'industrie urbaine de l'époque maoïste s'effectue non seulement au plan économique par un transfert des ressources agricoles pour financer l'industrie, mais également au plan social par une démarche de restriction de la liberté de mouvement de la paysannerie. Deux mesures incarnent ce second processus: 1) la mise en place du système de l'enregistrement de la résidence (*hukou*)⁴⁷⁷, dans le but d'encadrer administrativement la division de la population chinoise en deux catégories urbaine et rurale ; 2) l'envoi forcé de populations de la ville vers la campagne. Afin d'alléger le fardeau du ravitaillement urbain, les citadins (migrants de fraîche date), étudiants, intellectuels, cadres et élites urbaines sont exilés par millions dans les campagnes⁴⁷⁸.

Parmi ces deux méthodes, le système de l'enregistrement de la résidence (*hukou zhidu*) a joué au plan de la politique territoriale un rôle sans précédent pendant les trois décennies maoïstes.

⁴⁷⁴ HOU Li, « *Chengxiang eryuan jiegou jiqi yingxiang* » [Répercussions du système du dualisme ville / campagne], *Renmin ribao* [Journal de la population], no. 162, 2007, pp. 32-36.

⁴⁷⁵ *Zhongguo tongji nianjian huibian* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine 1949-1984], Pékin, Bureau statistique de Chine, 1985.

⁴⁷⁶ *Ibid.*

⁴⁷⁷ Conformément à ce système, tout foyer possède un livret sur lequel sont consignés des renseignements portant sur chacun de ses membres : nom, date et lieu de naissance, lien avec le « chef du foyer », genre, niveau d'éducation ou date à laquelle cet individu a été officiellement enregistré dans ce livret domestique. Deux autres indications y sont portées : le nom de la localité où le *hukou* a été enregistré et le statut du *hukou* possédé : agricole ou non agricole. La combinaison de ces deux critères aboutit à une catégorisation complexe des individus. Source : THIREAU Isabelle, « Enregistrement de la résidence », in SANJUAN Thierry, dir., *Le Dictionnaire la Chine contemporaine*, Paris, Armand Colin, 2006, p. 90.

⁴⁷⁸ Il s'agit notamment du renvoi dans les villages de plusieurs millions d'anciens paysans (1960-1964) et l'envoi autoritaire dans les campagnes de quelques millions de « jeunes instruits » urbains, fraîchement sortis des collèges et lycées (1958-1976).

Afin de contrôler la distribution des ressources, la stratification sociale et la mobilité géographique d'une part, et renforcer l'unité de l'organisme social et collectif d'autre part, l'instauration du système du *hukou* dès 1952, puis sa généralisation en 1955⁴⁷⁹, contribue à diviser les citadins et les ruraux en deux catégories : population non agricole et population agricole. Cette politique dresse une muraille infranchissable entre ouvriers urbains et paysans ruraux. La division hiérarchique des populations citadines et rurales détermine leur appartenance et droits sociaux. L'institution du *hukou* est en effet un véritable système héréditaire, puisque la procédure de conversion d'un *hukou* agricole en un *hukou* non agricole est très compliquée et se fait assez rarement pendant l'époque maoïste. Ce système qui détermine et attribue certains droits aux individus en fonction de leur lieu de naissance aboutit à un vrai cloisonnement social : les détenteurs d'un permis de résidence non agricole peuvent bénéficier de nombreux avantages (alimentation subventionnée, prise en charge des frais médicaux et des frais de scolarité, sécurité de l'emploi, énergie bon marché, logement subventionné, système de retraite), tandis que ceux qui ont le permis de résidence agricole deviennent automatiquement les plus démunis. Cette politique a une forte répercussion dans l'organisation territoriale, puisqu'elle implique une véritable ségrégation spatiale entre ville et campagne : en freinant la mobilité des paysans vers l'espace urbain, elle contribue grandement à éliminer le phénomène de l'exode rural. Il en résulte une structure économique duale ville / campagne qui affecte différents aspects de la vie quotidienne : gestion, investissement, attribution des moyens de production. Ce système du *hukou* qui fixe la population sur le territoire rural et dans le même temps se répercute sur le développement des activités non agricoles fige tout développement réel de l'économie rurale, et freine du même coup la modernisation du bassin du Yangzi.

L'édification de la commune populaire

Mise en place entre 1958 et 1984, la commune populaire⁴⁸⁰ était la plus large unité collective pour organiser précisément la production dans les campagnes. Investi de fonction à la fois gouvernementales, politiques et économiques, ce système a joué non seulement le rôle d'organe de pouvoir de l'État, mais s'est aussi attaché à contrôler l'ensemble des activités

⁴⁷⁹ Les premières mesures de la République populaire de Chine concernant l'enregistrement de la résidence sont prises dès 1951, mais il faut attendre 1958 pour qu'une série complète de réglementations soit promulguée.

⁴⁸⁰ Basée sur une économie agricole coopérative, la « commune populaire » représente une organisation de propriété collective au sein de laquelle coexistent les activités agricoles, industrielles et commerciales. Sa domination dans l'économie rurale chinoise durant 1985-1984 est connue par l'égalitarisme et le « vent du communisme » (*gongchanfeng*) qui ont minés les intérêts des paysans et détruit les forces productives rurales. La réforme agricole, dont la décollectivisation, a conduit la commune populaire à sa fin au début des années 1980.

rurales et particulièrement toute la production agricole. Le premier objectif était, en s'appuyant sur la réussite des coopératives socialistes agricoles, de répondre au besoin de développement de l'industrie chinoise.

Dans le bassin du Yangzi, à la fin de 1958, environ 150 000 coopératives agricoles (*shengchandu*)⁴⁸¹ ont été regroupées en 4 500 communes populaires (*renmin gongshe*). Chaque commune est composée de quelques dizaines ou d'une centaine de coopératives de production agricole (en moyenne de 5 000 familles ou 22 000 personnes) de conditions et de niveau de vie différents⁴⁸². Dans la commune, tous les biens sont collectivisés, et l'on applique un commandement unifié, une distribution unifiée et un système de rétribution en nature. Cet égalitarisme total entre les brigades de production et les membres de la coopérative a rendu sinon impossible du moins fortement limitée toute initiative des paysans et entraîné des conséquences désastreuses pour l'agriculture.

Au plan territorial, ce système représente au départ une politique rurale visant à renforcer la puissance des petits bourgs afin de bloquer le développement des grandes villes. Le développement des communes populaires représente une sorte de ville-région, qui devait mener à l'intégration de la ville à la campagne, cependant, il n'aboutit dans les faits qu'à renforcer l'administration des centres des communes populaires toute neuves, et surtout qu'à agrandir les limites administratives des petites villes, lesquelles absorbent l'hinterland des villes de marché⁴⁸³. Les structures collectives de ce système fixent la paysannerie sur les terres communales et retiennent la population dans les villages. En bloquant d'inévitables migrations rurales, et en favorisant la création et la diversification sur place d'unités industrielles dans la campagne, ce système souhaite modifier fondamentalement les rapports de dépendance des espaces régionaux ruraux vis-à-vis de la ville, ce qui suscite une dépolarisation et une désurbanisation dans le bassin du Yangzi. Plus encore, ces structures, en s'efforçant de mobiliser la main-d'œuvre pour les travaux collectifs, n'ont cessé de décourager le développement spontané et privé des activités rurales non agricoles. Il ne tient pas compte de l'intégration préexistante des espaces ruraux dans la sphère d'influence des villes, ainsi cette politique de « développement sur place » devient une utopie⁴⁸⁴, car elle est coupée de la réalité. Fondamentalement, la commune populaire est au cœur de toute la

⁴⁸¹ Chaque coopérative agricole est composée d'une vingtaine de familles avec une centaine de personnes en moyenne.

⁴⁸² *Zhongguo tongji nianjian huibian* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine 1949-1984], *op. cit.*

⁴⁸³ GENTELLE Pierre, *Économie de la Chine*, Paris, Armand Colin, 1999, pp. 141-143.

⁴⁸⁴ *Ibid.*, p. 146.

problématique liée à la modernisation du monde rural et de l'organisation spatiale rurale pendant plus de deux décennies maoïstes.

En conclusion, la politique rurale a avorté en raison de la stratégie maoïste dite de « développement ». Une idéologie de l'industrialisation sacrifiant l'agriculture à travers une politique anti-urbaine a engendré cette structure duale de l'économie ville / campagne. Sous la Chine maoïste, la faible corrélation entre le processus de l'urbanisation et celui de l'industrialisation provoque inévitablement de grands bouleversements dans la société. Si dans l'espace urbain, le développement des grandes villes est bloqué, à la campagne, la fermeture à tout exode a des conséquences autrement plus dramatiques : la mobilité est freinée, les échanges se réduisent, l'industrialisation rurale est suspendue et l'agriculture a connu une décadence sans précédent. Pour preuve, entre 1957 et 1977, la densité de la main-d'œuvre dans le bassin du Yangzi est d'environ trois travailleurs à l'hectare⁴⁸⁵. Les campagnes yangziennes surpeuplées voient une baisse de la productivité importante, jointe à la diminution des ressources paysannes non agricoles, ce qui creuse l'écart des revenus entre ruraux et citadins.

De plus, ce régime économique dual aggravé par le système de l'enregistrement de la résidence a donné naissance à une structure sociale duale ville / campagne. Dans la campagne yangzienne, une baisse du niveau de vie entraîne naturellement une dégradation de la condition paysanne. Le lourd fardeau dont souffrirent les paysans est à l'origine de la paupérisation de la vie rurale. En outre, le rattachement autoritaire des villageois à un terroir qu'ils ne peuvent quitter, suscite une hausse du chômage dans le monde rural. Enfin, le vrai paradoxe apparu dans les années maoïstes réside dans les contradictions d'une idéologie qui plus que jamais, par l'écrit et le discours, encense la fraternité du Parti communiste avec les paysans, mais qui, dans les faits, engendre une profonde dégradation des liens ville / campagne durant les années 1960 et 1970. Cette cassure ville / campagne est une des principales causes qui conduira plus tard à la réforme économique de 1978.

V.1.3. Le déséquilibre persistant entre villes et campagnes

Sous l'influence politique et sociale de la Chine moderne, l'idéologie contemporaine tend à penser la campagne chinoise selon des stéréotypes, puisque ce mode de pensée associe systématiquement campagne et phénomène de sous-développement. Dans cet ordre d'idée, l'espace rural est l'antithèse de l'espace urbain : réduite à sa fonction de production (culture,

⁴⁸⁵ *Zhongguo tongji nianjian zhaoyao* [Collection de l'annuaire statistique de Chine 1949-1978], *op. cit.*

élevage, sylviculture et pêche), la campagne doit se subordonner à la ville, laquelle la considère simplement comme une extension de son hinterland⁴⁸⁶. Aujourd'hui, cette pensée paraît inadaptée face au processus en cours d'urbanisation du bassin, parce qu'elle ignore la diversification et la régionalisation de la production agricole, et tend à renforcer le dualisme ville / campagne. En raison de son ancienneté et de son ancrage, il est à craindre que cette idée ne persiste encore longtemps dans la mentalité chinoise.

Dans le bassin du Yangzi, durant ces trente dernières années de réforme économique, la mutation de l'espace rural, évidemment moins importante que celle de l'espace urbain, est vraiment significative. L'implantation des industries dans la campagne provoque les phénomènes de rurbanisation, de suburbanisation et de périurbanisation⁴⁸⁷. Avec le développement de la libre circulation des paysans et l'essor des entreprises rurales, les transformations territoriales s'étendant à l'espace rural permettent d'accélérer les activités non agricoles. Sous l'influence de la mondialisation et de l'économie postindustrielle⁴⁸⁸, dans les unités administratives yangziennes dirigées par une métropole (ou mégapole), la rupture ville / campagne a commencé à s'estomper du fait de l'existence de régions métropolitaines (ou mégapolitaines) et de l'essor de régions urbaines, unités au sein desquelles les activités urbaines et rurales s'interpénètrent les unes les autres, voire s'unifient (*chengxiang yitihua*). À ce stade, la libre circulation des populations, des capitaux et des marchandises entre villes et campagnes, joue un rôle déterminant. Cependant, en marge de ces espaces périurbains, les campagnes yangziennes plus reculées sont encore sous-développées. La disparité ville / campagne demeure toujours très accentuée comme l'indique l'écart de revenu entre citadins et paysans, qui se creuse de plus en plus à partir de 1994.

Dans la vallée du Yangzi, après 1978, la généralisation de l'économie de marché et le nouveau rapport de la productivité ville / campagne provoque une intensification des échanges entre les espaces urbain et rural ; en même temps, elle suscite une accentuation des inégalités économiques entre ces deux mondes. L'écart ville / campagne dans le bassin du Yangzi connaît d'abord une réduction sensible entre 1978 et 1984, ensuite une période de

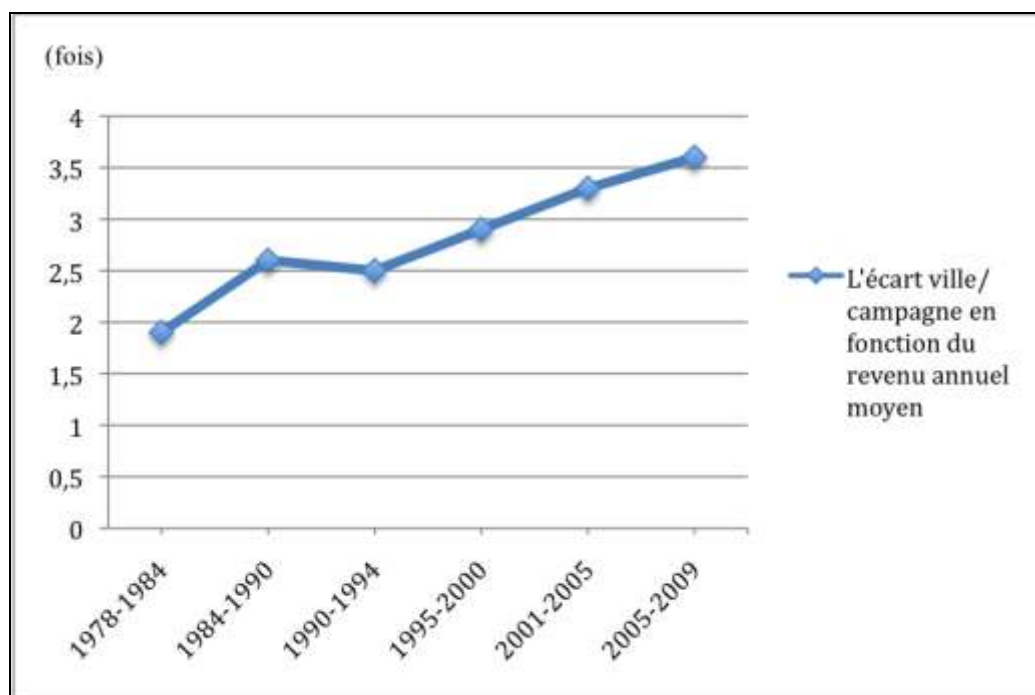
⁴⁸⁶ Dans le « Grand dictionnaire chinois contemporain » (*xiandai hanyu dizidian*), édition 2005, l'interprétation du terme « campagne » est la suivante : la campagne est le lieu qui concentre les populations exerçant une activité agricole. Source : *Grand dictionnaire chinois contemporain*, Shanghai, Shangwu yinshuguan, 2005, p. 946.

⁴⁸⁷ La notion de rurbanisation doit être distinguée de la suburbanisation qui désigne le développement continu de l'espace autour des villes ; elle diffère aussi de la périurbanisation qui qualifie l'urbanisation continue aux franges des agglomérations. Source : MERLIN Pierre et CHOAY Françoise, *op. cit.*, p. 793.

⁴⁸⁸ Les caractéristiques essentielles de l'économie postindustrielle sont les suivantes : les productions physiques (agriculture et industrie) perdent leur prééminence au profit du secteur tertiaire (les services) ; le développement est de plus en plus basé sur la connaissance, la créativité et l'information, devenues les nouvelles matières premières de l'économie moderne (économie du savoir) et la forme de capital la plus recherchée (capital-savoir).

stagnation de dix ans (1984-1994), puis à nouveau l'écart se creuse dès 1994, et persiste à ce jour.

**Graphique 7 : L'évolution de la disparité ville / campagne
(en fonction du revenu annuel moyen)**



Source : calculé d'après le *Zhongguo tongji nianjian huibian* [Répertoire de l'annuaire statistique de Chine 1978-2010], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010

Les principaux territoires du bassin du Yangzi ont reçu l'empreinte d'une civilisation agraire pratiquant durant une longue période une agriculture d'autosubsistance ; particularité ayant entretenu le morcellement du bassin en une mosaïque complexe de régions agricoles, lesquelles sont découpées au gré de leurs aptitudes naturelles ou organisées en fonction de conditions anciennes⁴⁸⁹. Actuellement, dans le bassin du Yangzi, l'espace agricole autour des grandes villes, qui tranche fortement avec les campagnes profondes, s'organise encore souvent en auréoles concentriques d'intensivité élevée mais décroissantes au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la ville⁴⁹⁰. Afin de généraliser la périurbanisation et de renforcer le lien entre la ville et la campagne, à partir de 1982, l'État met en place un nouveau système de division administrative territoriale, avec pour échelons la municipalité et le district, ce qui permet un resserrement relatif de la trame administrative sur le monde paysan depuis les villes, par l'intermédiaire des villes-centres et des chefs-lieux de district. Résultat de ce processus,

⁴⁸⁹ Dans le bassin du Yangzi, la proportion de la surface totale cultivée est faible et se concentre surtout dans les plaines, vallées (ou bassin) et dans les terroirs de collines.

⁴⁹⁰ LARIVIERE Jean-Pierre et MARCHAND Jean-Pierre, *op. cit.*, p. 226.

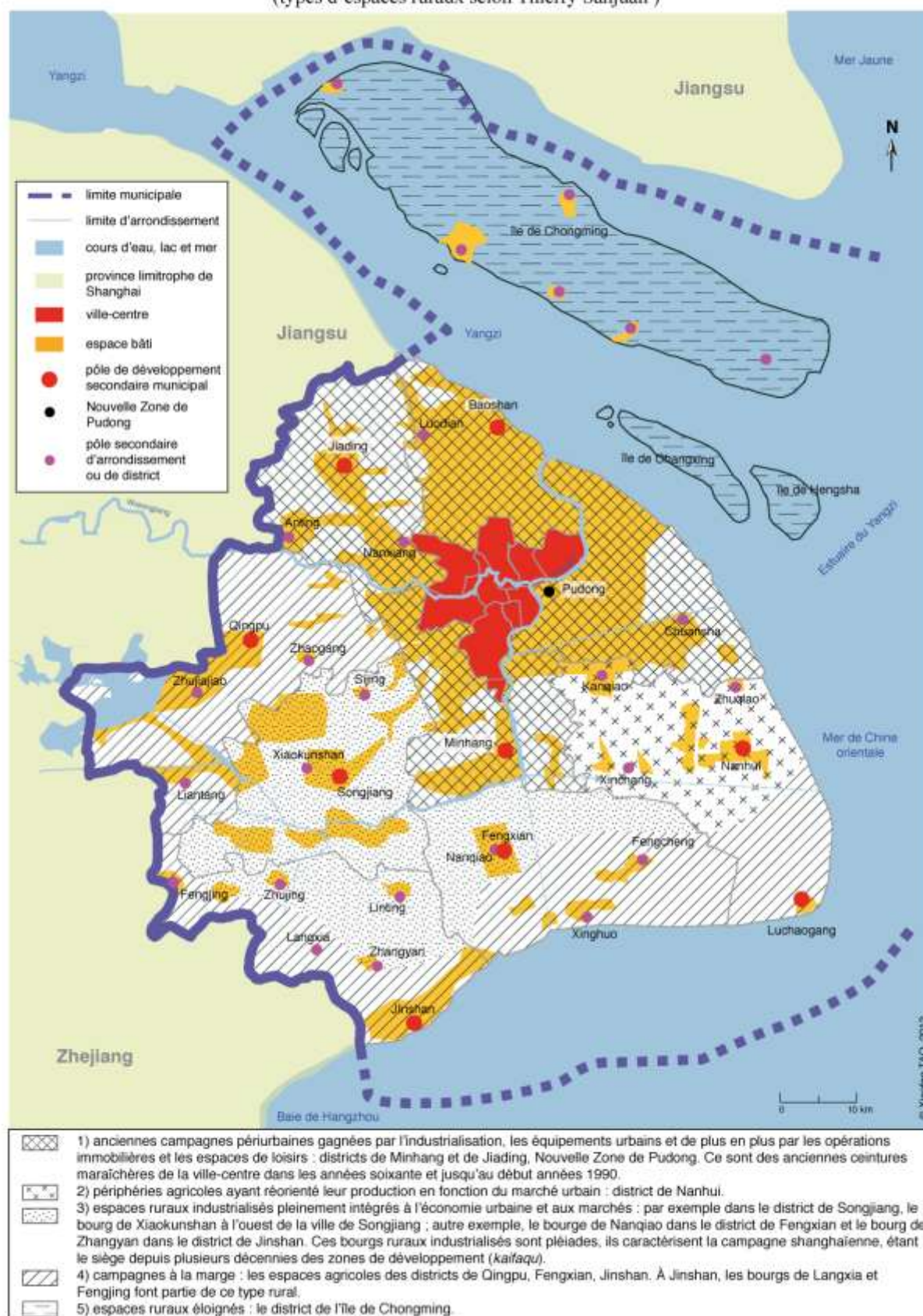
l'actuelle intégration mutuelle ville / campagne s'exerce ainsi principalement à proximité des grandes villes au sein des espaces périurbains⁴⁹¹ ; elle gagne aussi les périphéries agricoles ayant réorienté leur production vers le marché urbain et des espaces ruraux industrialisés pleinement intégrés à l'économie urbaine et aux marchés (cf. carte 44). Les campagnes en marge de la ville et les espaces ruraux éloignés, qui représentent la plupart des espaces ruraux yangziens (notamment pour les régions des haut et moyen Yangzi), sont encore mal reliées à la ville et au marché des échanges⁴⁹².

Issu de la réforme économique, ce nouveau modèle d'intégration ville / campagne diffère de celui apparu pendant l'époque de la fin de la Chine impériale, lequel était le résultat d'une évolution naturelle de l'économie rurale traditionnelle. Aujourd'hui, le nouveau rapport ville / campagne est strictement dicté et modelé par le régime politique au moyen de différentes mesures politico-socio-économiques et du système législatif. La fluctuation des écarts économiques ville / campagne dans le bassin au cours de ces dernières années est le résultat de trois processus : la décollectivisation de l'espace rural suivie par le retour de l'exploitation familiale ; le renforcement de l'industrialisation urbaine, qui provoque le déclin des entreprises industrielles rurales ; enfin, la mise en place du système foncier dual ville / campagne.

⁴⁹¹ Grâce à l'échelon de la municipalité, la ville intègre dans ses fonctionnalités ses campagnes proches sans que celles-ci connaissent un exode rural créateur de désertification rurale à l'exemple des pays développés occidentaux. Ces campagnes sont au contraire devenues attractives dans les années 1980 et des processus de régionalisation par l'industrialisation rurale sont apparus.

⁴⁹² Ici, nous avons emprunté la division en cinq typologies des espaces ruraux chinois définies par Thierry Sanjuan. SANJUAN Thierry, avec la participation de TROLLIET Pierre, *op. cit.*, p. 161.

Carte 44 : L'identification des cinq types ruraux dans la municipalité de Shanghai
(types d'espaces ruraux selon Thierry Sanjuan)



Sources : D'après SANJUAN Thierry, avec la participation de TROLLIET Pierre, *La Chine et le monde chinois*, Paris, Armand Colin, 2010, p. 161 ; Planification pour l'aménagement de la municipalité de Shanghai (1999-2000), Commission pour le développement et la réforme économique de Shanghai, 1999.

La décollectivisation de l'espace rural

L'introduction de l'économie de marché dans le bassin du Yangzi constitue à l'évidence l'élément clé à l'origine de la remise en cause du rapport ville / campagne sous le maoïsme. Pendant le début des années de réforme, à partir de 1978, est conservée la structure élémentaire du système économique planifié dite à « caractère socialiste », tandis que la décollectivisation progressive du secteur agricole est mise en œuvre à travers le système de responsabilité (initié dans les provinces de l'Anhui et du Sichuan en 1979, puis généralisée à l'ensemble du bassin en 1982⁴⁹³). S'associant à ce phénomène, la dissolution des communes populaires (dès 1984) permet la généralisation de l'exploitation familiale en même temps que la disparition des structures collectives. D'un point de vue économique, cette décollectivisation contribue à revivifier et multiplier les marchés ruraux en amplifiant les échanges privés entre paysans ou unités collectives de base. Elle entraîne un redressement du commerce rural, et la libéralisation et la hausse des prix agricoles, permettant à l'économie rurale de ne plus être totalement dépendante de l'État. En outre, elle contribue à réactualiser les réseaux sociaux ville / campagne et à rétablir des usages anciens tels que l'association entre commercialisation et production ou la spécialisation régionale. D'un point de vue territorial, la décollectivisation a fait renaître la circonscription du canton (*xiang*) et du bourg (*zhen*)⁴⁹⁴, où le dynamisme des activités non agricoles propulse l'essor des entreprises industrielles rurales. Grâce à ce processus, l'écart économique entre le secteur agricole et les autres secteurs a été considérablement réduit, pour preuve l'excès de main-d'œuvre rurale commence à gagner les autres secteurs. Dans le bassin du Yangzi, durant les années 1978-1984, la mise en place de la politique rurale est d'ailleurs liée à la volonté des autorités chinoises de contenir le plus longtemps possible l'exode rural, par le biais d'une industrialisation des campagnes afin d'éviter ainsi une explosion urbaine similaire à celle des pays du tiers monde⁴⁹⁵.

Avec le retour à l'exploitation familiale, entre 1978 et 1984, une très forte hausse des prix agricoles conduit à un relèvement sans précédent des revenus paysans. L'écart de revenu annuel moyen par habitant entre citadins et paysans yangziens de 2,75 en 1978 passe à 1,9 en 1984⁴⁹⁶. Les rapports ville-campagne semblent s'être mieux équilibrés au cours de cette période du début de la réforme : les lieux de développement économique sont en effet les

⁴⁹³ ZHANG Lei, *Jiating lianchan chengbao zerenzhi de jingjixue fenxi* [L'analyse économique sur la décollectivisation], *Lilun qianyan* [Théorie pionnière], no. 9, 2009, p. 27.

⁴⁹⁴ GUAN Ruijie, *Zhongguo nongcun gaige ershi nian* [Vingt ans de réforme rurale en Chine], Shijiazhuang, Hebei kexue jishu chubanshe, 1998, pp. 56-59.

⁴⁹⁵ SANJUAN Thierry, avec la participation de TROLLIET Pierre, *op. cit.*, p. 160.

⁴⁹⁶ *Zhongguo tongji nianjian zhaiyao* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine 1949-1985], *op. cit.*

pôles ruraux eux-mêmes, les bourgs et les villages ; les acteurs en sont les communautés agricoles, lesquelles réorientent leurs activités vers les secteurs secondaire et tertiaire⁴⁹⁷.

La réforme urbaine atténue l'industrialisation rurale

À partir de 1984, les efforts portés sur les problèmes urbains et industriels font passer à nouveau au second plan le monde agricole. La réforme économique commence à progresser dans les villes, et porte principalement sur les questions de l'autonomie et du droit de propriété des entreprises publiques. Dans la mesure où la réforme institutionnelle urbaine procède de manière complexe, avec de nombreux obstacles imprévus, elle n'a pas l'efficacité de la réforme de l'espace rural. Pour autant, véritable centre de réforme économique, politique, sociale et technologique, la ville succède à la campagne en devenant l'enjeu essentiel de la réforme. Dans la perspective de profits économiques urbains très substantiels (dans le domaine de l'industrie technologique de pointe, du foncier, par exemple), les autorités commencent à délaisser la campagne pour dorénavant se tourner vers le développement économique et l'industrialisation des zones urbaines ; mouvement qui entraîne en 1985 un réajustement du système d'achat et de vente, donnant lieu à un abaissement important du prix des produits agricoles⁴⁹⁸. Après une courte parenthèse d'euphorie du milieu rural, dès 1985, une stagnation du revenu rural semble inévitable. Dès lors, l'écart des revenus annuels moyens entre citadins et ruraux se creuse.

En effet, dans le bassin du Yangzi, le revenu des paysans est déterminé par le prix d'achat des produits agricoles que dicte l'État (notamment celui des céréales). En conséquence, chaque variation importante du prix des grains détermine le revenu des paysans à la hausse ou à la baisse. En 1985, la modification du système d'achat et de vente a conduit à un essoufflement rural particulièrement net par rapport aux années du début de la réforme. Quant à la stagnation des revenus des paysans, elle persiste jusqu'au début des années 1990. Il faudra attendre 1998, pour que la réforme du marché des grains permette une reprise de la croissance, mais le rythme du développement économique rural est dorénavant ralenti. Entre 1985 et 1998, dans le bassin du Yangzi, l'augmentation du taux de croissance de la production agricole n'a été que de 23 %, alors que celui de l'espace urbain était de 48 %⁴⁹⁹. L'écart très

⁴⁹⁷ AUBERT Claude, *op. cit.*, p. 177.

⁴⁹⁸ GUAN Ruijie, *op. cit.*, p. 126.

⁴⁹⁹ *Zhongguo tongji nianjian huibian* [Répertoire de l'annuaire statistique de Chine 2008], Pékin, Bureau national des statistiques, 2009.

fort entre les revenus urbains et ruraux se creuse à nouveau à partir de 1997 et persiste jusqu'à aujourd'hui : le revenu rural moyen ne représente plus que 35 % du revenu urbain (2009)⁵⁰⁰.

Strictement encadrés par la politique de fixation du prix des grains par l'État, les revenus des paysans résultant de la culture des terres sont peu avantageux. L'agriculture devient ainsi un secteur en difficulté. Dans le bassin du Yangzi, cette réalité à laquelle s'ajoute le problème du surplus de main-d'œuvre rurale dans un contexte de manque crucial de terres arables (le bassin compte 3,51 actifs agricoles par hectareensemencé en 2009⁵⁰¹), traduit le fait que l'agriculture devient une sorte de « maillon faible » de l'économie du bassin. L'amélioration des revenus ruraux et l'absorption de l'excédent de main-d'œuvre agricole ne peuvent que s'appuyer sur le secteur non agricole dans la campagne. Grâce à l'implantation d'entreprises industrielles rurales, entre 1978 et 1997, dans les campagnes yangziennes, le nombre d'emplois agricoles a augmenté de 4 millions et celui des emplois non agricoles de 10 millions⁵⁰² ; la très grande majorité des familles rurales comptent au moins un de leurs membres qui travaille dans le secteur non rural. Durant la décennie 1985-1995, c'est l'augmentation des revenus non agricoles qui a assuré l'essentiel de la croissance du revenu rural net, alors que les ressources provenant de l'agriculture stagnaient. Force est donc de constater que les revenus non agricoles des foyers paysans sont devenus un élément fondamental du niveau de vie rural.

Cependant, le redressement de l'industrie urbaine dès 1984 et la sujétion de l'industrie rurale à cette dernière conduisent inévitablement à un ralentissement du développement des entreprises industrielles rurales. Bien que les industries rurales contribuent toujours principalement à la croissance de l'économie rurale et à l'absorption d'un important surplus de main-d'œuvre rurale, le rythme de leur développement n'est plus comparable à celui des entreprises urbaines, lesquelles sont très attractives pour les capitaux, la main-d'œuvre et les savoir-faire. Ce décrochage des campagnes témoigne d'une perte de dynamisme des activités agricoles en même temps que de la production industrielle des entreprises rurales des bourgs et des cantons⁵⁰³. Ce qui conduit le secteur rural à devenir une sorte de « laissé-pour-compte », et à réactualiser le problème du fossé ville / campagne. Entre 1985 et 2003, dans le bassin du

⁵⁰⁰ Calculé d'après le *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine 2010], *op. cit.*

⁵⁰¹ La surface cultivée actuelle n'est que de l'ordre de 120 à 140 millions d'hectares, soit seulement environ 13 % de la superficie totale. Calculs effectués d'après le *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine 2010], *op. cit.*

⁵⁰² *Zhongguo tongji nianjian zhaiyao* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine 1978-2006], Pékin, Bureau national des statistiques, 2007.

⁵⁰³ SANJUAN Thierry avec la participation de TROLLET Pierre, *op. cit.*, p. 159.

Yangzi, l'écart de revenu annuel moyen entre citadins et paysans se creuse, passant de 1,86 à 3,11⁵⁰⁴.

Un système foncier rural « stérile »

Conséquence du dualisme ville / campagne dans le bassin du Yangzi, le développement plus important de la ville par rapport à la campagne suscite une politique de discrimination territoriale. Actuellement, l'application de cette politique, laquelle privilégie le développement urbain industriel au détriment des intérêts des paysans, ne s'appuie plus sur le système de l'enregistrement de la résidence. Elle repose à nouveau sur la mise en place d'un système d'acquisition de la propriété foncière rurale particulièrement nuisible.

En Chine, le système foncier distingue très nettement la ville et la campagne, puisque la loi sur le foncier stipule que les terres urbaines sont propriété de l'État, tandis que les terres rurales sont propriété de la collectivité⁵⁰⁵. Avec l'accélération du processus d'urbanisation, le foncier urbain devient le moyen le plus apprécié pour revaloriser les villes et généraliser une stratégie économique dite de « marketing urbain » (*jingying chengshi*)⁵⁰⁶. En outre, dans le but d'éviter le plus possible la corruption des cadres locaux, l'actuel système administratif impose un cycle plus court de direction gouvernementale, autrement dit un renouvellement plus fréquent du groupe des dirigeants gouvernementaux locaux⁵⁰⁷. Dans ce cadre, le PIB est devenu le principal critère pour évaluer les résultats de chaque équipe gouvernementale dirigeante. Le foncier urbain, en tant qu'instrument économique et politique particulièrement efficace pour permettre instantanément de hausser le revenu des autorités, a été privilégié par le gouvernement urbain afin d'assurer la croissance économique locale. Dans le dessein d'encourager le plus possible les investissements, générateurs de gains économiques, le

⁵⁰⁴ Selon Niu Yonghui, à partir de 1992, avec le lancement officiel de l'économie de marché dans le bassin du Yangzi, la croissance économique du secteur agricole se ralentit. Bien qu'entre 1994 et 1998, grâce à l'ouverture et la mise en place de mesures politiques d'aménagement du bassin, l'aggravation de l'écart des revenus entre les citadins et les paysans a été un peu atténuée, l'accélération du développement des grandes concentrations urbaines suscite dès 1998 la reprise d'un écart de revenus entre les espaces urbain et rural. À la fin de 2008, cet écart s'élève jusqu'à 6 : 1. Source : WANG Hailin, *Zhongguo chengxiang chayi de xianzhuang he yuanyin yanjiu* [L'analyse sur la situation et les causes de l'écart urbain et rural en Chine], *Anhui daxue xuebao* [Journal de l'Université de l'Anhui], vol. 21, no. 4, 2009, pp. 69-71.

⁵⁰⁵ En vertu du dixième article de la constitution chinoise, dans l'espace urbain, l'État reste le propriétaire exclusif du foncier ; dans les banlieues et l'espace rural, l'État cède des « droits d'occupation du sol » aux collectivités locales, qui deviennent propriétaires des terres rurales.

⁵⁰⁶ Le marketing urbain ou *city branding* est une approche visant à appliquer les techniques du marketing à la promotion et la valorisation des villes. Le marketing urbain peut être vu comme une déclinaison urbaine de la notion de marketing territorial. Source : MAYNADIER B., *Branding the city, une étude du marketing des villes*, Sarrebruck, Éditions universitaires européennes, 2010, p. 61.

⁵⁰⁷ CAI Fang, *Zhongguo nongcun gaige yu bianqian, sanshi nian licheng he jinyan fenxi* [La réforme et la transformation de la campagne chinoise : analyses sur leur évolution et les expériences de la réforme], Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, 2008, p. 119.

marché foncier urbain s'est trouvé instrumentalisé par les autorités locales. Le foncier urbain s'ouvre largement aux entrepreneurs et investisseurs, et dès 1992, le système de libéralisation de l'achat et de la vente de la propriété foncière urbaine permet au gouvernement local de pouvoir contrôler légalement la commercialisation immobilière. En conséquence, afin de maintenir la croissance du PIB, le gouvernement local, lequel est le représentant légal de l'État lors des transactions foncières, ne cesse de hausser le prix du terrain dans la ville ; trouver un terrain urbain à un prix abordable ou à bon marché devient de plus en plus rare. Bien que cette méthode soit efficace en matière d'accélération de la croissance économique urbaine, des répercussions négatives telles que l'étalement urbain, le desserrement urbain et la bulle immobilière se font jour. Au reste, le mécanisme foncier urbain bien distinct de celui du foncier rural creuse davantage le fossé économique entre la ville et la campagne.

Dans l'espace rural, étant donné que le prix du foncier est beaucoup moins élevé qu'à la ville, dans le but de protéger les terres arables, la loi mentionne que les terrains ruraux ne peuvent être utilisés pour construire des logements commerciaux, sauf si le terrain est vendu aux gouvernements (central ou local) ; ainsi l'immobilier commercial ne peut porter que sur les terrains relevant de la propriété de l'État. Autrement dit, les terrains ruraux sont exclus du marché immobilier, sauf s'ils sont rachetés par l'État. Avec l'accélération du processus de l'étalement urbain et la périurbanisation, les terrains situés dans les arrondissements ruraux, grâce à leur prix plus faible, sont dans la ligne de mire des autorités locales à la recherche de nouvelles acquisitions foncières. Dans la pratique, pour réquisitionner le foncier rural, en s'appuyant sur le droit de la propriété foncière (selon lequel l'État et les collectivités sont les seuls à avoir le statut de propriétaire foncier), le gouvernement local procède souvent de manière autoritaire au moyen de transactions déséquilibrées. Ainsi, selon la loi, l'État est la seule personnalité juridique à pouvoir décider de la conversion d'un terrain rural en un terrain à usage commercial ; et il bénéficie à cette occasion du privilège de ne payer qu'un montant compensatoire largement inférieur au prix du marché. En outre, pour chaque transaction foncière, l'État ne représente bien souvent qu'un acteur nominal, puisqu'en général représenté au plan juridique par les autorités locales entrepreneuriales⁵⁰⁸, lesquelles la plupart du temps cherchent uniquement à gagner de l'argent, peu soucieuses des répercussions sociales et environnementales de telles transactions. De ce fait, une politique foncière séparant les espaces urbain et rural ne semble guère favoriser le développement de la campagne.

⁵⁰⁸ Le terme de « gouvernement entrepreneurial » (*chuanying zhengfu*) désigne le gouvernement local, lequel devient dans les années 1990 une entité économique indépendante disposant d'intérêts et besoins économiques qui leur sont propres. Source : Li Yun, *Xiandai chengshi guihua* [L'urbanisme contemporain], Nankin, Dongnan daxue chubanshe, 2002, pp. 217-219.

L'exclusion du foncier rural du marché a des conséquences néfastes : d'abord, la monopolisation du marché foncier par la municipalité permet aux autorités urbaines d'accaparer les gains provenant de la conversion des terres rurales en terres à usage commercial. Ensuite, pour les collectivités locales rurales, une définition très floue de la notion d'« organisme collectif » suscite la confusion lorsqu'il s'agit d'identifier le propriétaire foncier de la terre du district, du canton et du village ; souvent les collectivités d'échelon le plus bas (le village et le canton) n'accèdent que très peu aux gains réalisés lors des transactions ; elles se voient ainsi dépouillées, résultat du système foncier dual ville / campagne. En outre, après la réquisition, la location ou le transfert des droits d'utilisation des terres rurales, les paysans concernés (sauf ceux qui habitent dans la proche banlieue de grandes villes) sont très démunis : perdant leurs terres, ils peuvent recevoir éventuellement une compensation juridique mais la transaction n'est ni équilibrée, ni impartiale.

Suite à nos recherches de terrain, nous avons constaté que, lorsqu'il s'agit d'une réquisition du foncier rural dans les arrondissements ruraux de la municipalité la compensation allouée aux habitants de la proche banlieue est souvent plus avantageuse que pour ceux qui habitent dans la banlieue périphérique lointaine. Pour le cas de la proche banlieue, les paysans reçoivent généralement une somme suffisante pour l'achat d'un appartement correct (par exemple, un appartement correspondant à la même superficie que celle de leur domicile précédent dans la proche banlieue ou un appartement plus petit dans le centre-ville). Dans certain cas, éventuellement, les paysans peuvent se reloger sur place. Selon la disponibilité et le mode de l'exploitation immobilière, les paysans vont être relogés dans des maisons particulières réservées aux habitants ruraux du quartier (mais avec la hausse du prix des terrains de la proche banlieue, cette méthode se fait de plus en plus rare dans les très grandes villes). En même temps, les habitants ruraux ont le droit de voir convertir leur statut de *hukou* rural en *hukou* citadin. De plus, selon les règlements de transaction, les entrepreneurs doivent résoudre le problème de l'emploi pour les paysans qui perdent leurs terres et leurs moyens de production. Par exemple, pour un terrain destiné à la construction de logements commerciaux, au début de la transaction foncière, la création d'un comité de gestion de la résidence (*xiaoqu guanli weiyuanhui*) sous tutelle du promoteur est obligatoire. Ce comité a à charge de gérer les diverses affaires (service après vente de logement, gestion de la vie du résident, syndic, etc.) des anciens et nouveaux habitants. L'efficacité du comité est déterminée par l'ampleur de l'exploitation du terrain et la capacité financière des promoteurs. Pour certains promoteurs privés incompetents, l'existence d'un comité de gestion de la résidence peut être éphémère.

Faute de celui-ci, il peut arriver qu'un paysan perde à la fois sa terre et son hébergement et devienne sans emploi. Il faut souligner que, depuis ces dernières années, la procédure de réquisition du terrain rural dans les banlieues proches, notamment dans celles des grandes villes, s'est faite en respectant de plus en plus le cadre juridique, malgré la persistance de conflits révélateurs de transactions particulièrement scandaleuses. Dans les banlieues lointaines, et notamment celles des villes moyennes et petites villes, la réquisition foncière est parfois très inégalement menée, de violents conflits entre paysans et collectivités locales issus de désaccords sur le montant de la compensation à l'occasion de la réquisition foncière ne cessent de se produire au cours de ces dernières années dans les zones périurbaines des grandes villes yangziennes. Le mode de réquisition foncière est très inégal dans les territoires municipaux, variant suivant le degré d'intégration des espaces ruraux dans la ville-centre, ce qui révèle l'existence du dualisme ville / campagne dans la vallée du Yangzi. Selon Guo Tianshu, la mise en place de ce système foncier dual appliqués séparément à l'espace urbain et l'espace rural constitue actuellement une nouvelle méthode de gestion, lequel donne la priorité aux intérêts des citoyens au détriment des ceux des ruraux, elle implique d'une nouvelle manière un espace rural nourrissant l'espace urbain⁵⁰⁹. Cela manifeste un déséquilibre irréductible entre villes et campagnes, et provoque une mise à mal des intérêts des paysans, débouchant parfois même sur des situations dramatiques.

Somme toute, depuis la fondation de la République populaire de Chine, afin de maintenir la stabilité sociale, l'État remet en cause dans la vie sociale le poids et l'importance des paysans, desquels il tente pourtant de se rapprocher en améliorant leur niveau de vie à travers une série de mesures de politique rurale. L'ère industrielle et le nouveau mode de vie urbain, générateurs de gains économiques substantiels, conduisent à attribuer la préférence politique en matière de priorité de développement à la ville. Le maintien d'un équilibre entre développement de l'espace urbain et développement de l'espace rural est une question épineuse pour les dirigeants chinois, il est particulièrement délicat de trouver un équilibre entre les politiques de développement à destination de la ville et celles à destination de la campagne. Lorsque la logique de développement privilégie l'espace urbain, l'espace rural se trouve pénalisé et *vice versa*. Whyte Martin King explique ainsi cette difficulté majeure : en Chine, ce choix de la primauté urbaine par rapport à l'espace rural émanerait d'une anxiété ou crainte de la classe dirigeante par rapport aux mouvements et activités sociales urbaines. Afin

⁵⁰⁹ Guo Tianshu (directeur du Département de la réglementation du ministère de l'Agriculture), son discours lors du forum pour le développement des entreprises rurales et les nouvelles campagnes, le 2 février 2006 à Pékin.

de maintenir la paix sociale, l'État doit prendre des mesures en attribuant aux citoyens le meilleur ravitaillement possible et la protection sociale nécessaire, ce qui engendre systématiquement une institutionnalisation de l'infériorité du niveau économique et social des paysans⁵¹⁰. Cette explication vaudrait tout autant pour justifier la priorité de développement des villes, tant il est vrai que l'écart persiste entre les deux mondes. La modernisation accentue le poids de la ville dans la recomposition territoriale, mais n'est pas propre à la seule société urbaine, elle est partagée par l'ensemble de la société urbaine et rurale de la vallée du Yangzi.

V.2. Quel avenir pour le rapport ville / campagne ?

V.2.1. La place de l'économie rurale dans l'économie du bassin du Yangzi

De par sa longue histoire et ses dispositions favorables à l'agriculture, le bassin du Yangzi est l'un des plus vieux berceaux de la civilisation agricole chinoise. La concentration des terres arables dans les cinq plaines les plus fertiles de la vallée du Yangzi (la plaine des cours moyen et inférieur du Yangzi, celle du lac Poyang, du Jiangnan, du lac Dongting, et enfin la plaine de Chengdu) permet au bassin d'occuper aisément le premier rang de la production agricole du pays parmi tous les grands bassins hydrographiques. À la fin de 2009, sur 32 millions d'hectares de terres cultivables yangziennes (soit 26,39 % du pays), la production du bassin est de 183 736 000 tonnes de céréales, soit 34,75 % des récoltes nationales. Notamment 70 % de la production nationale de riz provient de la vallée du Yangzi⁵¹¹.

⁵¹⁰ WHYTE Martin King, « Town and Country in Contemporary China », *Comparative Urban Research*, vol. 10, no. 1, 1983, pp. 9-20.

⁵¹¹ *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

**Tableau 26 : Les principales données concernant l'économie rurale
du bassin du Yangzi (2009)**

	Bassin du Yangzi	Chine	La proportion du bassin par rapport à l'ensemble du pays
Superficie (km ²)	1 800 000	9 600 000	18,88 %
Terres arables (ha)	32 122 708,23	121 715 891,81	26,39 %
PIB relevant du secteur primaire (agriculture, sylviculture, élevage et pêche) (milliards de yuans)	1 274,59	3 522,96	36,18 %
Population agricole	338 712 424	882 941 387	38,36 %
Population agricole active	205 040 000	468 750 000	43,74 %
Effectifs du secteur primaire	97 460 000	297 080 000	32,81 %
Effectifs des entreprises rurales	76 470 000	155 880 000	49,06 %

Sources : *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010 ; *Zhongguo nongcun tongji nianjian* [Annuaire statistique de la campagne chinoise], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010 ; *Zhongguo dierci quanguo nongye pucha zilio huibian*, [Deuxième bilan du recensement de l'agriculture de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010 ; *Zhongguo nongcun jingji nianjian* [Annuaire statistique de l'économie de la campagne chinoise], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

En 1949, l'économie de la vallée du Yangzi était dominée pleinement par les activités agricoles, le rapport entre industrie et agriculture dans l'économie du bassin était de 3 : 7. Encouragé par l'autorité centrale, le processus de modernisation et d'industrialisation a permis en 1956, pour la première fois, au produit économique du secteur secondaire de dépasser celui du secteur primaire (5,1 : 4,9). Ensuite, résultat de la stratégie de développement de la «troisième ligne de défense », à partir de 1970, l'économie du bassin a été intensivement renforcée surtout au plan industriel, alors que dans le même temps, un affaiblissement sensible du secteur primaire se faisait sentir. Après 1978, la réforme économique qui conduit à une importante recomposition industrielle du bassin joue un rôle encore plus décisif : en effet, après douze ans d'industrialisation et d'urbanisation, à partir de 1990, la répartition entre secteur industriel et secteur agricole est complètement à l'inverse de celle de 1949 ; le rapport entre les deux secteurs s'élève à 7,6 : 2,4 pour l'année 1990. À

l'aube du XXI^e siècle, le poids de l'économie agricole continue de baisser et le rapport entre les deux secteurs est de 8,4 : 1,6 à la fin de 2009⁵¹².

Globalement, le bassin du Yangzi dispose d'un niveau de production de l'économie rurale (*nongye shehui zongchanzhi*)⁵¹³ assez développé, d'ailleurs supérieur au niveau moyen national. Résultat de la stratégie de l'industrialisation du pays, aujourd'hui, dans la composition industrielle du bassin, le secteur primaire occupe cependant une place très faible. Il faut souligner qu'à l'intérieur de l'économie rurale, ce sont les productions venant du secteur non agricole qui déterminent la croissance de l'économie rurale et assurent un PIB rural performant. En 2009, dans l'économie rurale du bassin du Yangzi, la valeur de la production issue de la transformation des produits agricoles est deux fois plus importante que celle issue de la culture des terres⁵¹⁴. À cet égard, les régions deltaïques yangziennes contribuent en très grande partie à la production rurale du pays (43,10 % du chiffre national) grâce à la forte productivité rurale venant du secteur non agricole. À titre d'exemple, dès 1981, dans l'économie rurale provinciale du Jiangsu, la valeur de la production de l'économie non agricole a dépassé celle de la culture des terres⁵¹⁵. Puis, dans les années qui suivent, la priorité de développement accordée à l'économie rurale a été particulièrement renforcée dans le domaine des activités non agricoles. En 2007, la part de la production des activités non agricoles du Jiangsu est 15 fois plus élevée que celle des activités de la culture des terres⁵¹⁶.

⁵¹² *Zhongguo tongji nianjian huibian* [Répertoire de l'annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010 ; *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 1990, 2010.

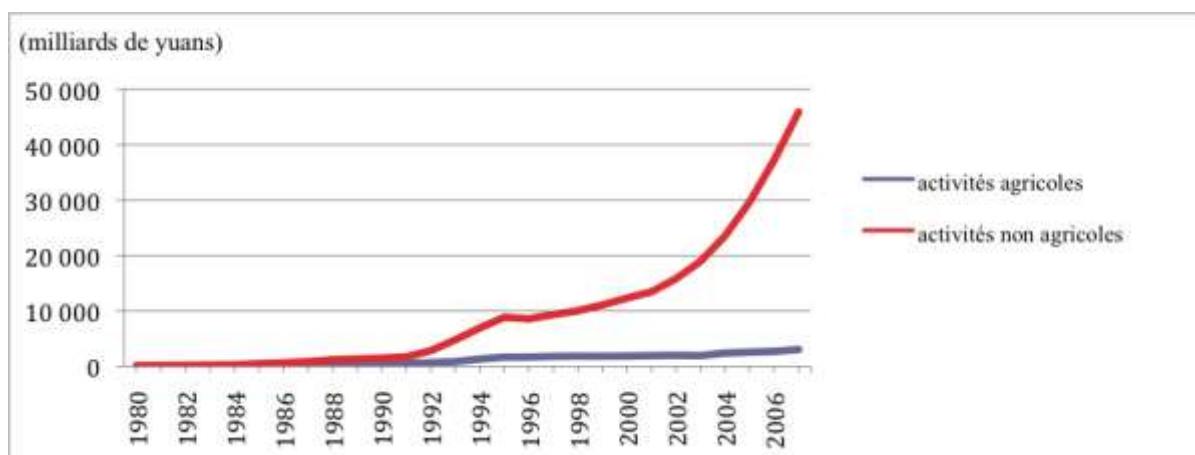
⁵¹³ La valeur de la production de l'économie rurale (*nongye shehui zongchanzhi*) est un critère d'estimation de la productivité de l'ensemble d'un espace rural donné. Il comprend tous les produits économiques du secteur primaire, secondaire et tertiaire provenant de la campagne. Avec l'accentuation d'une politique visant à consolider le lien entre ville et campagne et notamment après la mise en place de la circonscription administrative de la municipalité, ce critère n'est plus utilisé par les annuaires statistiques chinois. Ainsi, pour mesurer le produit de l'économie rurale (notamment venant des activités non agricoles), nous avons retenu d'autres critères, comme par exemple, les effectifs actifs des entreprises rurales industrielles.

⁵¹⁴ *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine 2010], *op. cit.*

⁵¹⁵ En 1981, dans l'économie rurale du Jiangsu, la production du secteur primaire (agriculture, sylviculture, élevage, pêche) est de 15 362 millions de yuans ; celle relevant des activités non agricoles est de 15 925 millions de yuans : elle comprend le secteur industriel (12 479 milliards de yuans), le secteur de la construction (2 273 milliards de yuans), le secteur du transport (297 milliards de yuans) et le secteur de la restauration et du commerce (876 milliards de yuans). Source : *Jiangsu tongji nianjian* [Annuaire statistique du Jiangsu], Nankin, Bureau provincial des statistiques de Nankin, 2010.

⁵¹⁶ *Jiangsu tongji nianjian* [Annuaire statistique du Jiangsu], Nankin, Bureau régional des statistiques du Jiangsu, 2010.

Graphique 8 : L'évolution des activités non agricoles par rapport aux activités agricoles dans l'économie rurale du Jiangsu (1980-2007)
(d'après leur contribution au PIB provincial)



Source : *Jiangsu tongji nianjian* [Annuaire statistique du Jiangsu], Nankin, Bureau provincial des statistiques du Jiangsu, 2007.

Dans l'actuelle structure industrielle du bassin, la faible présence de l'agriculture traduit un déséquilibre entre secteurs primaire, secondaire et tertiaire. En 2009, la répartition du PIB entre les trois secteurs est respectivement de : 9 %, 49 % et 42 %. La part du secteur primaire dans l'économie du bassin est presque négligeable, et elle est en plus inférieure au niveau moyen national (11 % : 46 % : 43 %) ⁵¹⁷. Cependant, il ne faudrait pas en déduire que le bassin du Yangzi dispose d'un niveau d'économie rurale élevé. En effet, bien que le secteur agricole n'occupe plus une place décisive dans l'économie du bassin et que la croissance de l'économie rurale yangzienne dépende majoritairement de la production de ses activités non agricoles, les activités de la culture des terres restent encore le principal moyen de subsistance des paysans yangziens. En raison d'insuffisance de statistiques, nous ne pouvons pas examiner en détail la composition de la production de l'économie rurale du bassin du Yangzi. Afin de rendre cette analyse plus probante, nous avons étudié les statistiques concernant la répartition des actifs dans les trois secteurs (primaire, secondaire et tertiaire) au sein de l'économie rurale yangzienne. Les résultats montrent notamment qu'avec une production agricole médiocre, dans les campagnes yangziennes, le secteur primaire demeure toujours le plus important secteur absorbant la main-d'œuvre rurale (67,18 %). Précisons que 19,43 % de la main-d'œuvre relève du secteur industriel rural et 13,38 % du tertiaire rural ⁵¹⁸.

⁵¹⁷ *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine 2010], *op. cit.*

⁵¹⁸ *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010 ; *Zhongguo dierci quanguo nongye pucha ziliao huibian* [Deuxième bilan du recensement de l'agriculture de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

Tableau 27 : La répartition sectorielle des effectifs actifs des entreprises rurales dans le haut, le moyen et le bas Yangzi (2009)

Régions	La répartition sectorielle dans l'économie régionale Classée par PIB (primaire : secondaire : tertiaire)	La répartition sectorielle dans l'économie rurale (primaire : secondaire : tertiaire) Classée en fonction des effectifs actifs dans les différents secteurs ruraux*	Proportion de la production créée dans l'ensemble du bassin	Proportion de la contribution des taxes des entreprises rurales à l'État dans l'ensemble du bassin
Bas Yangzi	0,5 : 5,0 : 4,5	3,4 : 4,5 : 2,1	22,13 %	74,75 %
Moyen Yangzi	1,5 : 4,7 : 3,8	7,9 : 0,9 : 1,2	54,50 %	18,06 %
Haut Yangzi	1,3 : 4,9 : 3,7	8,6 : 0,7 : 0,7	23,37 %	7,19 %
Bassin du Yangzi	0,9 : 4,9 : 4,2	6,7 : 2,0 : 1,3	100,00 %	100,00 %
Chine	1,1 : 4,6 : 4,3	7,1 : 1,5 : 1,4	-	-

Sources : *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010 ; *Zhongguo dierci quanguo nongye pucha ziliao huibian* [Deuxième bilan du recensement de l'agriculture de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010 ; *Zhongguo nongcun jingji nianjian nianjian* [Annuaire statistique de l'économie de la campagne chinoise], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

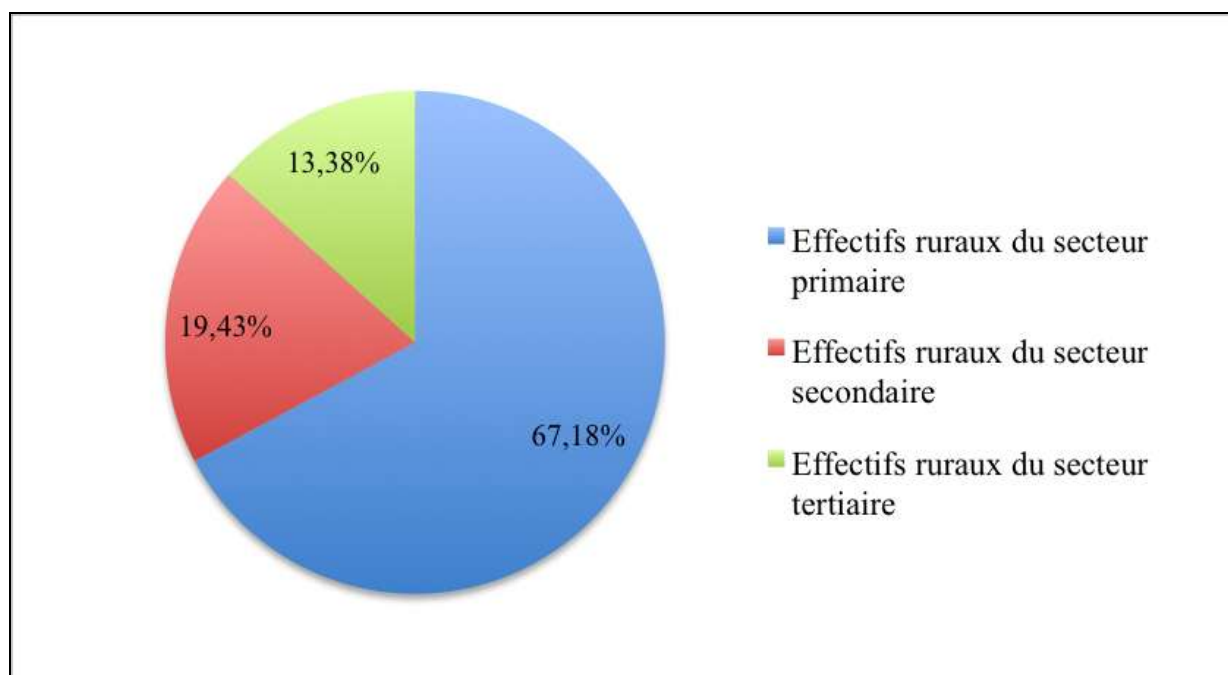
* En raison d'insuffisance de statistiques, nous ne pouvons qu'examiner la répartition sectorielle de l'économie rurale du bassin suivant le critère des effectifs actifs dans les divers secteurs économiques ruraux.

**Tableau 28 : La répartition des effectifs ruraux dans le bassin du Yangzi
(suivant la division sectorielle de l'économie rurale 2009)**

	Populations agricoles	Populations rurales actives	Populations rurales actives du secteur primaire	Populations rurales actives du secteur secondaire	Populations rurales actives du secteur tertiaire	Nombre des entreprises rurales
Shanghai	1 645 394	3 495 899	395 660	2 123 908	976 331	127 727
Jiangsu	37 141 515	27 096 829	12 115 987	9 996 754	4 984 088	700 247
Zhejiang	32 822 305	19 991 314	4 817 816	10 632 990	4 540 508	477 202
Delta du Yangzi	71 609 214	50 584 042	17 329 463	22 753 652	10 500 927	1 305 176
% du bassin	21,14 %	30,13 %	15,37 %	69,74 %	46,74 %	33,98 %
Anhui	52 772 521	21 700 175	16 059 450	2 541 191	3 099 534	265 415
Jiangxi	33 740 440	14 021 675	10 995 795	1 467 646	1 558 234	357 314
Hubei	35 921 441	18 016 747	14 741 886	1 289 236	1 985 625	432 194
Hunan	54 415 732	23 475 212	19 201 447	1 857 077	2 416 688	675 979
Moyen Yangzi	176 850 134	77 213 809	60 998 578	11 941 466	9 060 081	1 730 902
% du bassin	52,21 %	46,00 %	54,09 %	36,60 %	40,33 %	45,06 %
Chongqing	23 269 175	10 233 006	8 834 351	716 705	681 950	42 419
Sichuan	66 983 901	29 843 290	25 620 285	2 000 653	2 222 352	762 510
Haut Yangzi	90 253 076	40 076 296	34 454 636	2 717 358	2 904 302	804 929
% du bassin	26,65 %	23,87 %	30,55 %	8,33 %	12,93 %	20,96 %
Bassin du Yangzi	338 712 424	167 874 147	112 782 677	32 626 160	22 465 310	3 841 007
% du bassin	100,00 %	100,00 %	67,18 %	19,43 %	13,38 %	100,00 %

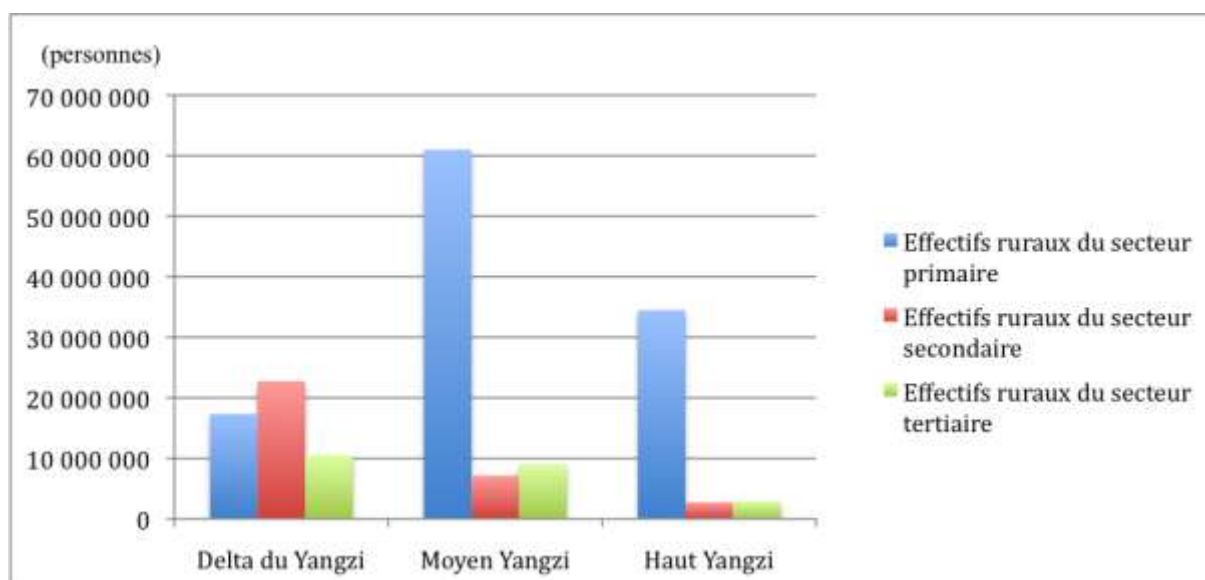
Source : *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010 ; *Zhongguo dierci quanguo nongye pucha ziliao huibian* [Deuxième bilan du recensement de l'agriculture de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

Graphique 9 : La répartition des effectifs ruraux actifs dans le bassin du Yangzi
(suivant la division du secteur industriel 2009)



Source : *Zhongguo di erci quanguo nongye pucha ziliao huibian* [Deuxième bilan du recensement de l'agriculture de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

Graphique 10 : La répartition des effectifs ruraux dans les différents secteurs du bas, du moyen et du haut Yangzi (2009)



Source : *Zhongguo di erci quanguo nongye pucha ziliao huibian* [Deuxième bilan du recensement de l'agriculture de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

De surcroît, suite aux disparités économiques et spatiales du bassin, les campagnes yangziennes connaissent un fort déséquilibre en matière de répartition industrielle. À la lecture des graphiques 9 et 10, nous constatons que la répartition sectorielle dans le haut, le moyen et le bas Yangzi n'est pas cohérente. Dans les régions deltaïques, le secteur primaire est bien faible par rapport à la position dominante du secteur secondaire qui représente 50 % de l'industrie régionale ; tandis que, dans les haut et moyen Yangzi, avec une structure quasi similaire de l'économie régionale, la part du secteur secondaire et tertiaire est moins élevée que pour le delta du Yangzi. Ces régions sont marquées par une très nette progression du secteur primaire. En outre, ces deux graphiques révèlent qu'une répartition très inégale des activités non agricoles est apparue dans le bassin. À l'intérieur de l'économie rurale, les entreprises rurales industrielles sont particulièrement dynamiques dans le delta du Yangzi et leur production a dépassé celle du delta de la rivière des Perles dès 2002⁵¹⁹. Quant aux haut et moyen Yangzi, malgré le nombre très abondant d'entreprises rurales dans les bourgs et cantons, il faut admettre que leur production n'est pas exceptionnelle. Ces régions demeurent ainsi encore assez majoritairement agricoles et leur production rurale industrielle connaît un grand retard par rapport au delta du Yangzi. La répercussion de cette répartition imparfaite des activités non agricoles suscite une accentuation du déséquilibre économique dans l'ensemble du bassin.

V.2.2. Le rôle clés des entreprises rurales des bourgs et des cantons

Le développement des campagnes yangziennes pose deux problèmes fondamentaux : un sensible affaiblissement de l'économie rurale dans l'économie du bassin et la répartition déséquilibrée des activités non agricoles entre les campagnes du delta du Yangzi et des haut et moyen Yangzi, dont les causes sont les suivantes : d'abord, le profit et la valeur ajoutée tirés de la production industrielle urbaine sont beaucoup plus rentables que ceux provenant du secteur rural, qui comprend la culture des terres et l'industrie rurale ; ensuite, le fort déséquilibre en matière de développement économique régional, puisque priorité est donnée à l'espace urbain, suscite inévitablement un retard, du moins un ralentissement du développement des entreprises rurales yangziennes. Au regard de ce constat, l'avenir des campagnes yangziennes semble critique, notamment pour les entreprises rurales, acteurs les plus dynamiques assurant la croissance de l'économie rurale et véritables forces motrices pour

⁵¹⁹ *Changjiang he zhujiang sanjiaozhou ji gang'aotai tongji nianjian* 2009 [Annuaire statistique du delta du Yangzi et de la rivière des Perles et de Hong Kong, Macao et Taiwan], Pékin, Bureau national des statistiques, 2003.

le futur de l'industrialisation rurale et la rurbanisation du bassin ; rien ne garantit leur pérennité

Dans les campagnes yangziennes développées, la réussite de l'économie rurale repose principalement sur une campagne ne dépendant plus uniquement des activités liées à la culture des terres. Grâce à la réforme économique, qui offre au bassin une diversification des activités rurales mais aussi aux progrès des sciences et techniques agricoles, qui permettent de rentabiliser considérablement la production et de libérer de la terre une importante main-d'œuvre agricole, la volonté des autorités locales d'améliorer la condition de vie des paysans jette des bases solides pour le développement des entreprises rurales. Dès le début des années 1980, l'essor des entreprises rurales du delta du Yangzi est l'un des faits les plus remarquables de la réforme économique et sociale de l'espace rural du bassin. En effet la force motrice rurale ne provient plus de la culture des terres mais du secteur non agricole, ce qui se traduit rapidement par une multiplication du nombre de gros bourgs ruraux.

Les actuelles entreprises rurales (*xiangzhen qiye*) yangziennes prennent la relève des entreprises collectives issues des communes populaires (*renmin gongshe*) et des équipes de production (*shengchandu*)⁵²⁰. Elles ont pour spécificité d'être des entreprises créées par les paysans (avec ou sans l'aide d'autres partenaires) à la campagne. Aujourd'hui, le champ d'action des entreprises rurales est très vaste, s'étendant à l'industrie, à la transformation des produits agricoles et aux services (transport, bâtiment, commerce et restauration). En 2009, l'ensemble du bassin du Yangzi comptait 3 841 007 entreprises rurales, employant 167 874 147 travailleurs (soit 32,82 % de la main-d'œuvre agricole du bassin) et fournissait à l'État un impôt de 275 milliards de yuans, soit une augmentation de 13,9 % par rapport à l'année précédente⁵²¹. À l'échelle nationale, les entreprises rurales yangziennes occupent une place importante. En 2009, elles regroupent 39,84 % de la totalité des entreprises rurales du pays et leurs effectifs représentent 43,26 % de la main-d'œuvre nationale, employée dans les entreprises rurales.

⁵²⁰ YUAN Gangming, *Zhongguo nongcun gongyehua yu xiangzheng qiye fazhan* [L'industrialisation chinoise et le développement des entreprises rurales], Pékin, Jingji kexue chubanshe, 1986, pp. 12-15.

⁵²¹ *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine 2010], *op. cit.*

Tableau 29 : Les données clés sur les entreprises rurales du bassin du Yangzi (2009)

Région	Nombre de bourgs qui disposent d'entreprises rurales	Proportion des bourgs qui disposent d'entreprises rurales	Nombre de bourgs qui disposent d'entreprises rurales industrielles	Proportion des bourgs qui disposent d'entreprises rurales industrielles	Nombre d'entreprises rurales	Nombre d'entreprises rurales industrielles	Effectifs des entreprises rurales	Effectifs des entreprises rurales industrielles	Sommes versées à l'État par les entreprises rurales au moyen de l'impôt (yuans)
Shanghai	107	98,10 %	105	97,20 %	127 727	45 485	3 360 471	2 210 333	47 765 460 000
Jiangsu	1 128	99,80 %	1 127	99,70 %	700 247	398 548	13 012 739	9 763 849	96 060 380 000
Zhejiang	1 177	96,90 %	1 169	96,20 %	477 202	356 072	9 047 889	7 876 769	61 951 080 000
Delta du Yangzi	2 412		2 401		1 305 176	800 105	25 421 099	19 850 951	205 776 920 000
% du bassin	19,77 %		20,28 %		33,98 %	52,64 %	54,52 %	62,32 %	74,75 %
Anhui	1 388	99,20 %	1 378	98,50 %	265 415	86 448	2 997 097	1 816 488	7 998 510 000
Jiangxi	1 330	95,10 %	1 300	92,90 %	357 314	111 614	2 669 591	1 618 920	8 103 870 000
Hubei	939	97,20 %	929	96,20 %	432 194	125 594	3 524 378	1 852 215	7 199 590 000
Hunan	1 998	91,90 %	1 889	87,30 %	675 979	209 945	5 089 548	2 884 706	26 425 330 000
Moyen Yangzi	5 655		5 496		1 730 902	533 601	14 280 614	8 172 329	49 727 300 000
% du bassin	46,35 %		46,43 %		45,06 %	35,11 %	30,63 %	25,66 %	18,06 %
Chongqing	822	90,60 %	799	88,10 %	42 419	25 107	1 968 475	1 304 131	8 043 480 000
Sichuan	3 312	75,30 %	3 141	71,40 %	762 510	161 187	4 959 493	2 526 963	11 750 120 000
Haut Yangzi	4 134		3 940		804 929	186 294	6 927 968	3 831 094	19 793 600 000
% du bassin	33,88 %		33,29 %		20,96 %	12,26 %	14,86 %	12,03 %	7,19 %
Bassin	12 201	93,80 %	11 837	91,90 %	3 841 007	1 520 000	46 629 681	31 854 375	275 297 820 000
Chine	30 646	88,20 %	29 394	84,60 %	9 640 148	3 384 458	111 912 773	73 628 954	638 675 610 000
Proportion du bassin dans l'ensemble du pays	39,81 %		40,27 %		39,84 %	44,91 %	41,67 %	43,26 %	43,10 %

Sources : *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010 ;
Zhongguo dieci quanguo nongye pucha ziliao huibian [Deuxième bilan du recensement de l'agriculture de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010 ;
Zhongguo nongcun jingji nianjian nianjian [Annuaire statistique de l'économie de la campagne chinoise], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

Depuis 1978, les entreprises rurales se sont évertuées à moderniser les espaces ruraux yangziens. Principales sources d'augmentation des revenus des paysans, elles sont devenues de véritables forces de propulsion pour la croissance économique de la campagne. Initialement orientées vers la modernisation de la culture agricole, les investissements des entreprises rurales dans le domaine industriel débouchent sur une réussite imprévue⁵²². En effet, non seulement leur rentabilité exceptionnelle leur permet d'occuper une place prépondérante dans la production du bassin, mais elles prennent aussi une telle importance quantitative que les entreprises rurales industrielles représentent aujourd'hui 39,57 % de la totalité des entreprises rurales du bassin (2009). Avec 32 millions d'employés, 68,31 % du personnel des entreprises rurales yangziennes travaillent dans le secteur industriel⁵²³.

À l'intérieur du bassin, la répartition des entreprises rurales est hétérogène selon la région. Dans le delta du Yangzi, le nombre total des entreprises rurales n'est pas exceptionnel. En général, ces entreprises investissent dans des branches très variées du secteur industriel et ont une ampleur considérable. Par comparaison, les entreprises rurales des haut et moyen Yangzi sont particulièrement nombreuses mais de taille plus réduite. La plupart de ces entreprises rurales ont souvent une activité unique et investissent principalement dans le domaine de la construction, du transport et de la restauration⁵²⁴. Conséquence de la politique d'ouverture graduelle et l'éloignement du littoral, l'industrialisation rurale des haut et moyen Yangzi n'est pas aussi dynamique et diversifiée que celle du delta du Yangzi, notamment en matière d'absorption des investissements étrangers. En outre, la condition financière des collectivités locales détermine le régime administratif des entreprises rurales. Les entreprises rurales yangziennes relevant de l'échelon administratif du niveau le plus bas, c'est-à-dire le canton et le village, et situées dans le delta du Yangzi, contribuent pour beaucoup à l'économie rurale régionale, tandis qu'il en va tout autrement dans les haut et moyen Yangzi, où, du fait des difficultés financières des cantons, l'initiative procède presque exclusivement des entreprises rurales relevant de l'échelon du bourg⁵²⁵.

À titre d'exemple, le Jiangsu, la deuxième province la moins vaste du bassin du Yangzi (juste quelques centaines de kilomètres carrés de plus que le Zhejiang), est celle qui est la plus

⁵²² DENG Xiaoping, *Deng Xiaoping xuanji* [Œuvres choisies de Deng Xiaoping], tome 3, Pékin, Renmin chubanshe, 1993, p. 78.

⁵²³ *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine 2010], *op. cit.* ; *Zhongguo dierci quanguo nongye pucha ziliao huibian*, [Deuxième bilan du recensement de l'agriculture de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

⁵²⁴ Jiang Faqin, *Xiangzhen qiye de lishi fazhan yu tedian qianxi* [Les analyses sur l'évolution et les caractéristiques des entreprises rurales], *shoudu shifan daxue xuebao* [Journal de l'Université normale de la capitale], no. 6, 2003, pp. 56-59.

⁵²⁵ CAI Fang, *op. cit.*, pp. 65-69.

lotie en entreprises rurales et plusieurs d'entre elles font partie du fleuron des entreprises rurales nationales. Dans le Jiangsu, les entreprises rurales occupent une place prépondérante dans l'économie provinciale. Fin 2009, le Jiangsu compte 700 247 entreprises rurales, lesquelles emploient 27 millions de travailleurs ruraux. Leur contribution aux impôts versés à l'État s'élève à 96 milliards de yuans, soit 34,89 % de la contribution du bassin et 15,04 % de celle du pays⁵²⁶. L'ensemble des entreprises rurales du Jiangsu a pour cette année une production (*zongchanzhi*) dont la valeur est de 1 051 milliards de yuans, soit 43,57 % de la production provinciale et 20,71 % de celle du bassin. Dans le tableau 30, qui opère une classification des entreprises rurales du Jiangsu, la première de ces classifications qui est fonction du régime des entreprises révèle que ce sont les entreprises rurales gérées de façon privée (*siying*) qui réalisent la part la plus importante de la production ; leur production représente 66,17 % de l'ensemble de la production des entreprises rurales du Jiangsu. La classification en fonction du type de capitaux montre que 80,48 % de la production des entreprises rurales proviennent des entreprises rurales financées par les capitaux intérieurs. Il faut indiquer qu'à partir de 1992, les entreprises rurales du Jiangsu attirent de plus en plus de capitaux étrangers. Dès 2003, les investissements venant directement des pays étrangers ont dépassé pour la première fois ceux en provenance de Hong Kong, Macao, Taiwan et des Chinois des communautés d'outre-mer. Aujourd'hui, quelques sociétés parmi les 500 entreprises multinationales les plus puissantes du monde ont investi dans les entreprises rurales du Jiangsu. En même temps, le dynamisme et la puissance économique des entreprises rurales du Jiangsu ont amené ces dernières à investir sur de nouveaux marchés à l'étranger. Quant à la classification en fonction des activités sectorielles, elle fait apparaître une association des activités relevant de l'agriculture, de l'industrie et du tertiaire, ce qui entraîne un élargissement du mode de production et de gestion des entreprises rurales. Au Jiangsu, le niveau de l'industrialisation rurale est exceptionnellement élevé : 81,66 % de la production des entreprises rurales sont fournis par les entreprises rurales industrielles, et 80,27 % de la production des entreprises rurales industrielles proviennent du secteur de la manufacture⁵²⁷.

⁵²⁶ *Jiangsu tongji nianjian* [Annuaire statistique du Jiangsu], Nankin, Bureau provincial des statistiques, 2010.

⁵²⁷ *Ibid.*

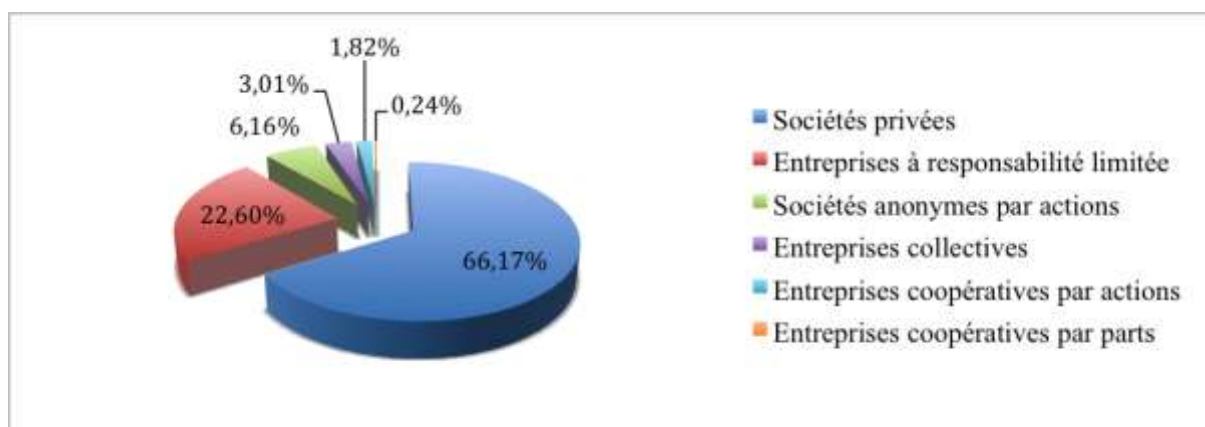
**Tableau 30 : La composition économique des entreprises rurales
dans la province du Jiangsu (2009)**

		Nombre d'entreprises rurales		Effectifs des entreprises rurales		Valeur de la production (yuans)	
Résultats totaux pour le Jiangsu		604 469	%	14 344 805	%	1 501 251 200 000	%
Classement par mode de propriété	Entreprises collectives	2 343	0,40	194 066	1,60	36 318 310 000	3,01
	Entreprises coopératives par actions (<i>gufen hezuo qiye</i>)	5 319	0,90	159 276	1,31	22 017 980 000	1,82
	Entreprises coopératives par parts (<i>lianyi qiye</i>)	2 603	0,44	54 704	0,45	2 880 010 000	0,24
	Entreprises à responsabilité limitée (<i>youxian zeren gongsi</i>)	68 210	11,60	2 409 218	19,81	273 059 530 000	22,60
	Sociétés anonymes par actions (<i>gufen youxian gongsi</i>)	8 258	1,40	392 683	3,23	74 469 300 000	6,16
	Sociétés gérées privativement (<i>siying</i>)	501 395	85,25	8 950 085	73,60	799 494 940 000	66,17
Classement par type de capitaux	Ensemble des entreprises rurales à capitaux chinois	588 128	97,30	12 160 032	84,77	1 208 240 070 000	80,48
	Entreprises rurales à capitaux chinois de Hong Kong Macao, Taiwan et d'outre-mer	6 637	1,10	917 721	6,40	116 785 040 000	7,78
	Entreprises rurales à capitaux étrangers	9 704	1,61	1 267 052	8,83	176 226 090 000	11,74
Classement par activités sectorielles	Entreprises de l'agriculture	2 503	0,41	70 749	0,51	2 959 160 000	0,20
	Entreprises industrielles	325 971	53,93	11 294 523	82,07	1 225 983 270 000	82,93
	Extraction de matériaux	2 341	0,39	81 794	0,59	5 219 180 000	0,35
	Manufacture	322 601	53,37	11 174 339	81,20	1 205 085 000 000	81,52
	Électricité gaz et eaux	1 029	0,17	3 839	0,03	15 679 090 000	1,06
	Entreprises de la construction	9 956	1,65	953 765	6,93	46 574 810 000	3,15
	Entreprises qualifiées	2 738	0,45	403 358	2,93	19 568 340 000	1,32
	Entreprises de transports	44 271	7,32	294 865	2,14	22 973 150 000	0,16
	Entreprises pour la vente ou l'achat en gros et la vente au détail	125 180	20,71	781 426	5,68	123 653 860 000	8,36
	Restauration et hôtellerie	37 683	6,23	33 206	0,24	20 105 480 000	1,36
	Restauration	22 845	3,78	19 793	0,14	10 271 720 000	0,69
	Services et divertissement	39 266	6,50	301 247	2,19	23 260 080 000	1,57
	Autres activités	19 639	3,25	31 617	0,23	35 741 390 000	2,42

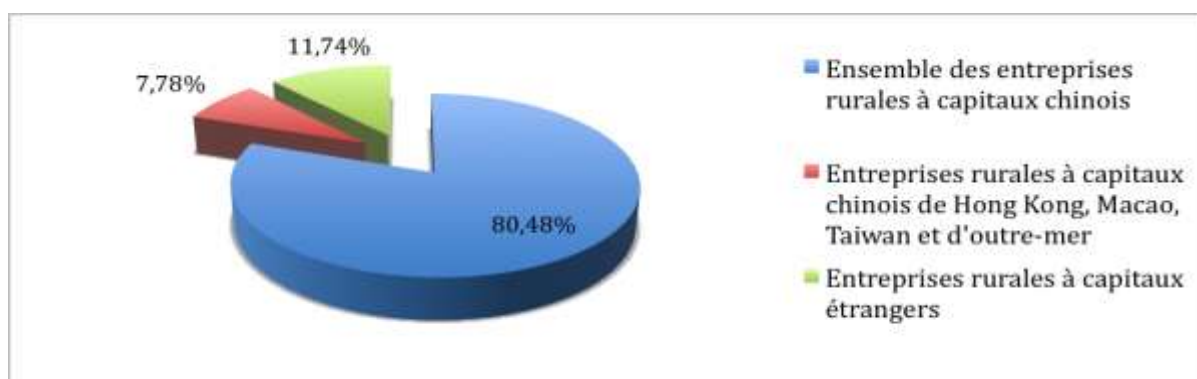
Source : *Jiangsu tongji nianjian* [Annuaire statistique du Jiangsu], Nankin,
Bureau provincial des statistiques du Jiangsu, 2010.

Graphiques 11 : La répartition de la production des entreprises rurales du Jiangsu

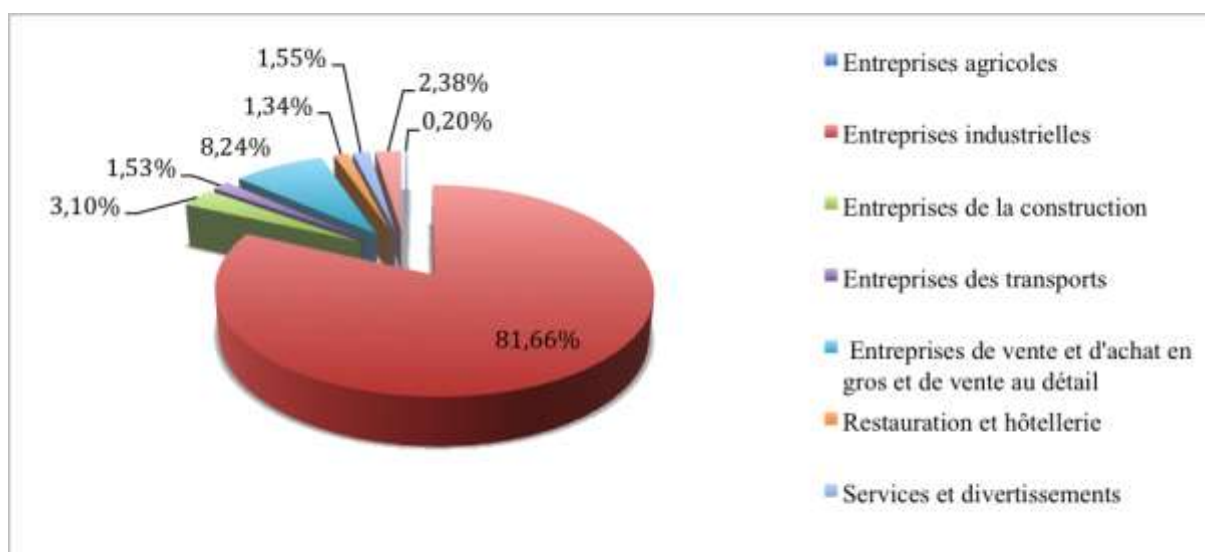
Graphique 11-1 : Classement selon le régime de propriété des entreprises rurales



Graphique 11-2 : Classement selon le type de capitaux investis dans les entreprises rurales



Graphique 11-3 : Classement selon les productions sectorielles des entreprises rurales



Source : *Jiangsu tongji nianjian* [Annuaire statistique du Jiangsu], Nankin, Bureau provincial des statistiques du Jiangsu, 2010.

Afin de donner un aperçu plus concret des entreprises rurales yangziennes, l'étude de cas précis s'impose. Considérons par exemple le bourg de Jinjiaba, qui est un cas représentatif du développement rural du delta du Yangzi ; ce bourg avec ses 20 000 habitants était un bourg pauvre sous tutelle de la municipalité de Suzhou (Wujiang) dans le Jiangsu méridional. Après l'ouverture du delta du Yangzi en 1984, 160 entreprises rurales se sont installées dans ce petit bourg lançant leurs activités dans les domaines pharmaceutique, électronique et électroménager. Aujourd'hui, en dehors du commerce d'exportation vers le Japon, on observe que, dans le bourg de Jinjiaba, la création d'usines filiales des entreprises rurales permet des investissements dans plusieurs projets industriels en direction d'autres régions du bassin du Yangzi⁵²⁸. Si l'on compare l'évolution des entreprises rurales des bourgs du delta du Yangzi avec celle des haut et moyen Yangzi, force est d'admettre que la productivité et la capacité à participer à la concurrence industrielle des entreprises rurales des haut et moyen Yangzi demeurent bien modestes. Prenons l'exemple dans le Sichuan des bourgs de Guanyi (district de Yibin), Changxing (district de Nanxi) et Hexiang (district d'Anyue), situés dans les régions agricoles collinaires avec des conditions d'accès aux réseaux de transport relativement favorables, nous constatons que, dans ces bourgs du Sichuan, à l'image des autres bourgs de la région, les activités des entreprises rurales se cantonnent à des domaines qui demandent peu de qualification comme la construction, la fabrication de produits alcoolisés, de briques, de meubles, le dépannage des automobiles, etc. Souvent, ces entreprises sont de petite taille, ont un niveau de technologie modeste, peu de rentabilité économique, par conséquent, leur pouvoir d'absorption de la main-d'œuvre reste très limité. Ici, la survie des entreprises rurales collectives relevant de l'échelon du village est très menacée en raison notamment d'une mauvaise gestion locale.

Cet écart de niveau de développement et la diversification de la répartition de la production des entreprises rurales dans la vallée du Yangzi sont liés à des mutations politique et économique du bassin. Comme l'industrialisation rurale du delta du Yangzi a précédé celle des haut et moyen Yangzi, le développement des entreprises rurales est apparu en premier lieu dans les espaces périurbains des grandes villes deltaïques, puis a gagné ensuite progressivement l'ensemble des campagnes du delta du Yangzi. L'industrialisation rurale dans les espaces périurbains des grandes villes des haut et moyen Yangzi connaît au moins dix ans de retard par rapport à celle des régions deltaïques. En particulier, comme la politique

⁵²⁸ ZHANG Xinhuan, « *Dadushi bianyuanqu xiao chengzhen zhenghe fazhan moshi yanjiu* » [La périurbanisation et le mode de développement des petites villes et bourgs], *Diyu yanjiu yu kaifa* [Recherche territoriale et développement], vol. 25, no. 4, 2006, pp. 25-30.

territoriale nationale affirme que l'espace urbain est le point d'appui de l'industrialisation du pays, dans les régions des haut et moyen Yangzi, le développement des villes dilue l'importance des entreprises rurales, notamment celles situées en dehors des zones d'influence directe des grandes villes. Dans les campagnes lointaines, l'industrialisation rurale demeure peu favorable. Conséquence de la politique d'ouverture graduelle, du développement régional préférentiel, mais aussi des conditions naturelles et géographiques, les entreprises rurales connaissent des niveaux et des modèles de développement variés d'une région à l'autre.

Malgré l'écart conséquent entre la production des entreprises rurales du delta du Yangzi et celle des entreprises des haut et moyen Yangzi, un modèle de développement des entreprises rurales yangziennes, résultat de l'héritage et de l'empreinte de l'ancienne structure des entreprises collectives des années 1950, peut être identifié. La distinction de ce modèle avec celui du delta de la rivière des Perles est très nette. Ce dernier repose principalement sur les entreprises *sanlaiyibu*⁵²⁹, lesquelles dépendent à la fois des investissements et technologies en provenance de l'étranger et de coûts fonciers et d'une main-d'œuvre très bon marché sur place. Dans le bassin du Yangzi, grâce à la réforme du système du droit de la propriété et la privatisation désormais autorisée des entreprises, un renouveau du régime des entreprises rurales permet à une partie des entreprises collectives des bourgs et des cantons de se transformer, pour au fur et à mesure, devenir des entreprises privées *stricto sensu* (*siying*), individuelles (*geti*), non gouvernementales (*minying*) ou encore des entreprises avec des capitaux mixtes (*sanzi qiye*). Dans les années 1980, ce sont les entreprises rurales deltaïques relevant du régime de la propriété collective⁵³⁰ qui jouent le rôle le plus décisif dans le bassin⁵³¹. Par le biais de la coopération avec les grandes entreprises d'État, qui sont localisées dans les proches banlieues des grandes villes deltaïques, les entreprises rurales ont multiplié leur production et visé principalement le marché intérieur (de la Chine). À partir de 1992, la création de la zone franche de Pudong à l'ouest de Shanghai associée à l'ouverture sur le monde extérieur des villes riveraines yangziennes permet aux capitaux extérieurs d'affluer directement vers les entreprises rurales situées dans des zones géographiques stratégiques telles que l'ensemble des campagnes du delta du Yangzi, les zones périurbaines des villes capitales provinciales puis celles des grandes villes industrielles. Dorénavant, un

⁵²⁹ Le terme *sanlaiyibu* tire sa définition des quatre composantes élémentaires pour créer une entreprise rurale. Trois composantes sont apportées par les investisseurs étrangers : les capitaux, les matières premières et les technologies. Sur place sont fournis une main-d'œuvre et des coûts fonciers très bas.

⁵³⁰ En 1983, le bourg prend la relève de la commune populaire devenant une entité de base administrative rurale. Le bourg hérite de la gestion collective traditionnelle de la commune populaire. Lors de l'édification des entreprises rurales dans le delta du Yangzi, cette particularité de gestion et de production collective se répercute.

⁵³¹ CAI Fang, *op. cit.*, pp. 110-116.

développement florissant est le lot des entreprises gérées privativement. Durant les années 1980-1990, 90 % de la production des entreprises rurales du bassin procède des entreprises rurales relevant du régime collectif ; tandis qu'à partir de 1995, en matière de valeur de la production, ce sont les entreprises rurales privées qui contribuent le plus à l'économie rurale du bassin⁵³².

Le modèle de développement du bassin du Yangzi se distingue de celui du delta de la rivière des Perles. Ce dernier est conditionné par sa proximité avec Hong Kong, Macao et Taiwan, permettant au delta de la rivière des Perles de développer des liens privilégiés avec ces régions développées ; les entreprises rurales sont également alimentées par les investisseurs étrangers et de la communauté des Chinois d'outre-mer. Quant au bassin du Yangzi, la prospérité des entreprises rurales dépend essentiellement de sa richesse régionale propre, ainsi l'accumulation des capitaux y émane de l'initiative et de la volonté des entreprises collectives rurales ainsi que de l'intervention forte du gouvernement local, du fait de sa grande marge de manœuvre politique.

Au sein du bassin du Yangzi, le dynamisme des entreprises rurales se traduit par trois sous-modèles de développement distincts et significatifs : 1) le modèle de la région du Jiangsu méridional ; sous l'influence de l'étalement urbain et de la diffusion de l'industrie dans les périphéries des grandes villes, en s'appuyant sur les capitaux et le pouvoir des collectivités, ce modèle s'est initialement développé verticalement « du haut vers le bas ». Ce sont les autorités urbaines qui engagent la totalité disponible du territoire administratif dans la planification de l'industrialisation rurale et la périurbanisation⁵³³ ; 2) le modèle de la région du Wenzhou (Zhejiang) qui, au niveau de l'organisation, est à l'opposé de celui du Jiangsu méridional. Initié par les paysans eux-mêmes et strictement sous la tutelle des autorités locales, ce modèle fonctionne « du bas vers le haut » et s'illustre par une exploitation familiale à base rurale et une spécialisation du marché où les activités non agricoles respectent une stratégie de développement privilégiant l'industrie des « petits articles » et la construction de grands réseaux de vente⁵³⁴ ; 3) le modèle de la région du Guanghang (Sichuan) qui dépend

⁵³² WU Xinmu, *Changjiang diqu chengxiang jianshe yu ke chixu fazhan* [Le développement durable de la ville et la campagne dans le bassin du Yangzi], Wuhan, Wuhan chubanshe, 1999, p. 289.

⁵³³ SANJUAN Thierry, avec la participation de Pierre Trolliet, *op. cit.*, p. 162.

⁵³⁴ L'industrie des petits articles (*xiao shangpin*) désigne la production d'un type de marchandises dépendant peu de la technologie et d'un prix de revient relativement bas. Pour vendre ce type de marchandises (dans la Chine intérieure comme à l'étranger), un immense réseau de marché tenu par les commerçants originaires de Wenzhou joue un rôle déterminant.

essentiellement de l'économie régionale précoce, commande la distribution et la répartition de l'ensemble des équipements et des ressources entre la ville et la campagne⁵³⁵.

Tableau 31 : L'évolution des entreprises rurales dans le delta du Yangzi

Période	Régime de l'entreprise	Principaux domaines de production	Caractéristiques de l'entreprise rurale	Relations extérieures
La décennie 1980	Domination par les entreprises du régime collectif	L'industrie mécanique, textile, et la construction	Pendant cette période, les entreprises rurales yangziennes investissent dans les industries à forte intensité de main-d'œuvre et leur développement dépend strictement du bon vouloir de l'autorité locale.	Les entreprises rurales sont souvent investies par les entreprises étatiques des très grandes villes. La production est dirigée principalement vers les marchés intérieurs du pays.
De 1990 à aujourd'hui	Domination par les entreprises privées <i>stricto sensu</i> (<i>siying</i>), individuelles (<i>geti</i>), non gouvernementales (<i>minying</i>) et entreprises avec des capitaux mixtes (<i>sanzi qiye</i>)	L'industrie mécanique, textile, électronique et pharmaceutique	Pendant cette période, les entreprises rurales yangziennes connaissent une concentration vers les parcs industriels. Les industries à forte intensité de main-d'œuvre se transforment en industries à forte intensité de capitaux et technologies. Une prise de distance avec la tutelle de l'autorité locale est apparue.	Pendant cette période, les entreprises rurales attirent de très importants capitaux venant de Hong Kong, Macao, Taiwan, des Chinois d'outre-mer et de l'étranger. Les entreprises commencent également à investir à l'étranger.

Source : WU Xinmu, *Changjiang diqu chengxiang jianshe yu ke chixu fazhan* [Le développement durable de la ville et la campagne dans le bassin du Yangzi], Wuhan, Wuhan chubanshe, 1999, pp. 201-230.

Rétrospectivement, au cours de ces trente dernières années de réforme économique du bassin du Yangzi, les entreprises rurales yangziennes connaissent un développement spectaculaire surtout pendant la décennie 1980. Pendant cette période, les lieux de développement économique sont les pôles ruraux eux-mêmes, dont les bourgs et les villages. Les acteurs sont les communautés agricoles qui réorientent leurs activités vers les secteurs secondaire et tertiaire⁵³⁶. La dynamique des entreprises rurales est à son apogée autour de 1994, puis on assiste à un ralentissement de leur rythme de développement dès le milieu des années 1990, évolution qui persiste jusqu'à nos jours. Ce changement a eu des répercussions importantes sur le déroulement de la réforme économique de la campagne yangzienne.

⁵³⁵ JIANG Faqin, *op. cit.*, p. 57.

⁵³⁶ SANJUAN Thierry, avec la participation de Pierre Trolliet, *op. cit.*, p. 162.

D'abord, une profonde transformation a entraîné l'amélioration des conditions de vie des paysans yangziens, notamment dans les régions rurales deltaïques et celles situées à proximité des grandes villes intérieures. Cette amélioration s'est répercutée ensuite dans les régions de culture traditionnelle yangziennes, où la forte densité démographique, combinée à un manque de terres arables, crée un surplus de main-d'œuvre rurale, lequel peut être à l'origine d'une accentuation de la pauvreté et du sous-développement rural. Dans ces régions, les entreprises rurales sont devenues un important moyen pour absorber une grande partie de la main-d'œuvre agricole libérée par les réformes agraires ; c'est pourquoi plusieurs millions de paysans du bassin ont quitté l'agriculture traditionnelle pour accéder aux secteurs industriel et tertiaire des bourgs et des cantons. Dans les années 1980, en vue de contenir le plus longtemps possible le surplus de main-d'œuvre agricole, sans perturber la réforme urbaine, les autorités locales rurales encourageaient les paysans à « quitter la terre sans quitter les campagnes, rentrer dans l'entreprise (rurale) sans rentrer dans la ville » (*litu bu lixiang, jinchan bu jincheng*)⁵³⁷. Le transfert du surplus de main-d'œuvre rurale s'effectuait généralement de façon à pousser les paysans à aller travailler dans les entreprises rurales des bourgs à proximité de la campagne. Souvent, les paysans font un aller-retour quotidien en travaillant dans les bourgs ou les petites villes dans la journée, puis rentrent chez eux le soir. Cette initiative qui favorise l'ancrage des entreprises industrielles dans la campagne permet une concentration des activités agricoles et non agricoles dans l'espace rural, elle est à l'origine du développement de petites villes et de bourgs avec pour objectif de soulager la surcharge démographique des grandes villes afin d'éviter le phénomène des bidonvilles que connaissent notamment la plupart des grandes villes d'Amérique latine. Grâce à cette stratégie, l'armature urbaine du bassin du Yangzi dispose aujourd'hui d'une répartition relativement équilibrée du nombre de petites villes et bourgs. Leur dynamisme contribue à l'accélération du processus de rurbanisation, c'est l'une des principales réussites amenées par la mutation du bassin depuis une trentaine d'années. À partir de 1992, bien que la vitesse de développement des entreprises rurales connaisse un ralentissement, au niveau de l'organisation spatiale, la rurbanisation yangzienne impulsée par le développement des activités non agricoles dans les campagnes fait apparaître trois phénomènes remarquables, dits des « trois concentrations » (*sanjizhong*)⁵³⁸ : la concentration de la main-d'œuvre rurale dans les petites villes et bourgs ;

⁵³⁷ HU Biliang, *Zhongguo de xiangzhen qiye yu xiangcun fazhan* [L'entreprise rurale et le développement des campagnes en Chine], Taiyuan, Shanxi jingji chubanshe, 1996, p. 47.

⁵³⁸ Les « trois concentrations » tirent leur origine du schéma de développement rural de la municipalité de Shanghai de 1990, lequel est utilisé pour réorienter et manœuvrer l'industrialisation de l'espace périurbain de Shanghai. Source : *Ibid.*, pp. 165-167.

la concentration des entreprises rurales industrielles dans les zones de développement économique (*jingji kaifaqu*) et les parcs industriels (*gongyeyuan*) non gouvernementaux (*minying*) (on compte à la fin de 2009 près de 3 000 parcs industriels ruraux de toutes sortes dans le bassin du Yangzi⁵³⁹) ; enfin, la concentration des activités de la culture des terres dans de grandes fermes étatiques ou sur de très vastes parcelles confiées à des familles d'agriculteurs (*nongye dahu*). Grâce à ces trois processus, la rurbanisation du bassin du Yangzi connaît une trajectoire linéaire marquée dans un premier temps par l'ancrage des entreprises rurales en pleine mutation dans l'espace rural, puis par leur conquête et leur domination du marché rural local et, enfin, dans un troisième temps, leur appropriation du développement des petites villes et bourgs après avoir impulsé leur essor.

Si la montée en puissance des entreprises rurales permet d'améliorer la vie et de favoriser la mobilité de millions de paysans yangziens, elle entraîne également une transformation radicale du paysage de l'espace rural du bassin. La multiplication des entreprises industrielles permet la construction de zones industrielles et le développement d'infrastructures de transport indispensables (ponts, routes, ports, parfois autoroutes et aéroports). Aujourd'hui, dans le bassin du Yangzi, notamment dans son cours inférieur, le long des axes de transport (chemins de fer, autoroutes, voies navigables) et autour des grandes villes, la suburbanisation, la périurbanisation et la rurbanisation connaissent une réelle extension. Le dynamisme des entreprises rurales constitue l'un des principaux moyens pour accélérer le développement des régions urbaines yangziennes.

⁵³⁹ *Zhongguo xiangzhen qiye tongji nianjian* [Annuaire statistique des entreprises rurales chinoises], Pékin, Bureau national des statistiques de Chine, 2010.

**Photo 12 : La périurbanisation à Shanghai
Bourg de Tianjiazha (Baoshan, Shanghai)**



Source : Xiaofan TAO, 2009.

**Photo 13 : La suburbanisation à
Shanghai (district de Minhang)**



Source : Xiaofan TAO, 2010.

**Photo 14 : La rururbanisation dans le bourg
de Guazhou (Zhenjiang)**



Source : Xiaofan TAO, 2009.

**Photo 15 : L'espace bâti gagne l'espace rural
dans le district de Yubei à Chongqing**



Source : Xiaofan TAO, 2010.

Cependant, l'évolution de ces vingt dernières années montre aussi un glissement dans les modes de propriété et de gestion de ces entreprises rurales ; leurs limites et leurs difficultés sont si réelles aujourd'hui qu'une remise en cause de la réforme des entreprises rurales semble inévitable. Du fait que les entreprises rurales sont le fruit d'une période de transition où l'économie urbaine n'atteignait pas son niveau actuel, à partir du milieu des années 1990, avec un changement du centre de gravité de la réforme tournée davantage vers les villes et l'entrée des capitaux étrangers dans le bassin, en dépit d'une forte capacité d'absorption de la

main-d'œuvre agricole excédentaire et d'une croissance économique continue, la compétitivité des entreprises rurales demeure faible par rapport aux entreprises urbaines. En outre, les problèmes liés à la dimension strictement limitée des entreprises, à la faiblesse des investissements, à l'insuffisance de technologie et de personnel hautement qualifié, dans le contexte concurrentiel de l'économie de marché, deviennent des entraves qui peuvent déboucher sur le déclin des entreprises rurales. Malgré tout, aujourd'hui, les campagnes yangziennes rassemblent encore une part importante de la main-d'œuvre excédentaire, et les entreprises rurales restent toujours le principal moyen pour diffuser la modernisation dans les campagnes et amener à l'accomplissement de la rurbanisation dans le monde rural yangzien.

V.2.3. Sous-emploi agricole et migrations rurales dans le bassin du Yangzi

Conformément à la réforme économique et dans l'intention d'améliorer les relations ville / campagne, à partir de la fin des années 1990, une politique d'assouplissement du système d'enregistrement de la résidence a été mise en place par l'État, la libre circulation des paysans sur l'ensemble du territoire chinois devenant enfin possible. Très vite des municipalités deltaïques comme Shanghai et Suzhou ont assoupli les critères d'obtention du statut de citoyen, afin d'accueillir un grand nombre de candidats issus de l'exode rural. À partir de 2003, avec l'accélération de l'urbanisation des régions intérieures, faisant partie des onze provinces qui ont servi à expérimenter la réforme du système du *hukou*, plusieurs municipalités du Hubei et Jiangxi ont supprimé l'ancien statut de population non agricole⁵⁴⁰.

Cette réforme qui permet à la main-d'œuvre rurale de se déplacer désormais librement, est aussi un important moyen pour soutenir la croissance économique urbaine. Cependant, les risques sociaux s'accroissent : dans le bassin du Yangzi, 50 millions de paysans excédentaires peuvent à tout moment submerger le marché de l'emploi urbain. Conséquence de la décollectivisation et des avancées technologiques de l'agriculture, une forte augmentation des emplois non agricoles à la campagne apparaît dans un premier temps, notamment dans les entreprises rurales, dont les effectifs ont quasiment doublé entre 1985 et 1995⁵⁴¹. Durant ces dernières années, cette source d'emplois nouveaux semble s'être tarie et les excédents de main-d'œuvre agricole ont dû prendre le chemin de l'émigration. Une partie de ces migrants est officiellement dénombrée parmi les vingt à trente millions de travailleurs partis

⁵⁴⁰ Avec l'assouplissement du système du *hukou*, à partir de 2003, dans certaines municipalités du Hubei et Jiangsu, la distinction entre statut agricole et non agricole a été supprimée et remplacée par le statut unique de « résident » (*jumin*). Cependant, sur le livret de famille, l'inscription du lieu de naissance est obligatoire, ce qui permet d'identifier la population agricole et non agricole. Source : JIANG Faqin, *op. cit.*, p. 57.

⁵⁴¹ *Zhongguo tongji nianjian huibian* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine 1978-2009], *op. cit.*

temporairement ou sous contrat comptés au niveau des districts. Les migrants saisonniers sont beaucoup plus nombreux, représentent 30 à 40 % de la main-d'œuvre agricole, ils ne trouvent pas à s'employer pleinement dans l'agriculture, la pénurie d'emplois culminant en période de morte-saison. Les statistiques montrent que, dans le bassin du Yangzi, au cours de la deuxième moitié des années 1980, le nombre de migrants pour chaque village varie entre 10 et 20 personnes, puis à partir de 1995, ce chiffre s'élève à une centaine de personnes par village⁵⁴². Trois facteurs ont provoqué cette hausse brutale de l'exode rural : d'abord, le renforcement de l'industrialisation de l'espace rural, qui conduit dès 1996 à une stagnation des activités liées à la culture des terres ; puis la réforme fiscale rurale de 1997, laquelle accentue la ponction fiscale des paysans par les collectivités locales ; enfin le ralentissement inévitable de la vitesse du développement des entreprises rurales. Ce mouvement sans précédent par son ampleur de déplacement des paysans vers les villes constitue un des phénomènes les plus remarquables pour à la fois illustrer les apports de l'urbanisation et remettre en cause la relation ville / campagne dans le bassin du Yangzi.

Afin de faire face à ce surplus de main-d'œuvre rurale, deux principales mesures sont mises en place par l'État. D'abord, l'autorité centrale se donne la possibilité de « redistribuer » la population rurale à l'échelle nationale ou provinciale. Cette stratégie est adoptée pour la première fois avec la planification de la « troisième ligne de défense », pendant les années 1960-1970. Une importante population rurale originaire de provinces où s'aggrave la carence de terres arables et où les paysans sont en fort surnombre, comme Shanghai et le Jiangsu, s'est vue octroyer le statut de citoyen après avoir émigré vers les régions en cours d'exploitation des haut et moyen Yangzi⁵⁴³. Nous trouvons dès 1978 un autre exemple d'application de cette stratégie avec l'ouverture des régions littorales chinoises sur le monde extérieur ; plusieurs millions de paysans déferlent alors en direction des grandes villes littorales. Cette stratégie vaut aussi à l'échelle provinciale : en témoigne le déplacement massif de plusieurs centaines de milliers d'habitants des régions rurales proches du réservoir des Trois Gorges. La construction du barrage a brutalement transformé ces ruraux en citoyens et leur adaptation à la vie urbaine a été très rapide. Dans le même temps, s'est propagée la rurbanisation des petites villes et bourgs autour de Chongqing. La deuxième méthode pour maîtriser le surplus de main-d'œuvre rurale s'exerce à l'échelle locale, grâce à la politique de la libéralisation du développement des grandes villes, la périurbanisation des métropoles et

⁵⁴² WU Xinmu, *Changjiang diqu de chengxiang jianshe* [Le développement de la ville et de la campagne du bassin du Yangzi], Wuhan, Wuhan chubanshe, 1999, p. 276.

⁵⁴³ SHEN Yimin, *Zhongguo renkou qianyi* [Les mouvements migratoires en Chine], Pékin, Zhongguo tongji chubanshe, 1992, pp. 276-279.

mégapoles, devenant du coup un important moyen pour transformer des habitants ruraux en citadins et accueillir les flux de l'exode rural.

Photo 16 : L'urbanisation et l'expansion du parc de logements pour accueillir les migrations forcées dans la ville de Zhongxian (Chongqing), conséquence de la construction du barrage des Trois Gorges



Source : Xiaofan TAO 2010.

Par conséquent, dans la vallée du Yangzi, deux types distincts de migration paysanne résultant de l'exode rural sont identifiables : la migration paysanne à l'échelle supra-bassin en direction des villes de la côte sud-est d'une part et la migration des villageois vers le centre des grandes villes provinciales d'autre part. Pour expliquer ce phénomène, il faut prendre en compte les différences flagrantes de niveaux et de conditions de vie (différences de revenu⁵⁴⁴, de développement du marché de l'emploi par exemple) entre la ville et la campagne, en la matière un immense fossé se dresse entre les très grandes villes deltaïques et les espaces ruraux enclavés des haut et moyen Yangzi. Il y a là une des principales causes de l'exode rural. Dans la vallée du Yangzi, à la faveur de la libre circulation des paysans, les espaces ruraux des haut et moyen Yangzi connaissent un important exode rural supra-provincial vers les villes développées du delta de la rivière des Perles, puis celles du delta du Yangzi⁵⁴⁵.

⁵⁴⁴ Cette différence de revenus était bien réduite lors de l'immédiate après-décollectivisation, mais s'accroît depuis 1995. En 1978, le revenu rural ne représente que 38 % du revenu urbain. En 1985, il en représente désormais 54 %, mais chute à 36 % en 2000. En 2009, le salaire d'un employé en ville représente 170 % de celui d'un paysan ; un ouvrier d'entreprise rurale gagne 60 % de plus qu'un agriculteur. Un citadin gagne près du triple d'un paysan. Source : Gu Haitao, *Xianzhuang, Genyuan yu duice : woguo chengxiang chayi yanjiu* [Recherche sur les disparités économiques ville / campagne chinoises : leur état actuel, leur origine et leur résolution], Pékin, Zhongguo jiaoyu chubanshe, 2007, pp.76-82.

⁵⁴⁵ En effet, bien que l'attractivité de l'emploi dans le delta du Yangzi soit un peu moins forte que celle du delta de la rivière des Perles, depuis 2005, à l'échelle de la municipalité, Shanghai a dépassé Pékin et Canton devenant la première destination pour accueillir la main-d'œuvre libérée de l'agriculture. En outre, depuis ces dernières années, le delta du Yangzi voit une augmentation continue de l'immigration de la main-d'œuvre, tandis que le delta de la rivière des Perles, malgré son pouvoir d'attraction de la main-d'œuvre qui demeure le plus puissant du pays, connaît une croissance annuelle du nombre d'immigrants dépassée désormais par celle du delta du Yangzi.

Jusqu'à la fin de 2009, le nombre total des migrants inter-provinciaux des haut et moyen Yangzi s'élève à plusieurs millions de paysans⁵⁴⁶. Dans la seule province du Hunan, on compte déjà en l'an 2000 plus d'un million de villageois ayant migré vers le Guangdong. Inversement, les grandes villes du delta du Yangzi et leurs espaces périurbains jouent le rôle de pôles récepteurs, accueillant les immigrants ruraux provenant de toutes les régions du bassin. Quant aux surplus des paysans du delta du Yangzi, les déplacements se font souvent localement : de la campagne pauvre vers les petites villes et les bourgs environnants.

Tableau 32 : La circulation de la main-d'œuvre rurale dans le bassin du Yangzi (2000)

Province ou municipalité	Flux d'immigration inter-provincial		Flux d'émigration inter-provincial	
	Nombre d'immigrants	Principales régions émettrices *	Nombre de migrants	Principales régions réceptrices **
Shanghai	2 281 900	Jiangsu, Anhui	171 500	Guangdong
Jiangsu	2 008 800	Anhui	1 306 300	Shanghai
Zhejiang	2 857 600	Anhui, Jiangxi	1 020 800	Shanghai
Anhui	330 000	Jiangsu, Henan	3 045 200	Shanghai, Jiangsu
Jiangxi	248 300	-	2 821 700	Guangdong
Hubei	638 100	Chongqing, Henan	2 326 500	Guangdong
Hunan	623 500	Anhui	3 432 900	Guangdong
Chongqing	471 300	Sichuan	-	Guangdong
Sichuan	620 600	Chongqing	-	Guangdong

Sources : *Diwuci renkou pucha ziliao* [Les statistiques pour le cinquième recensement démographique national en Chine], Pékin, Bureau des recensements du Conseil des affaires d'État et Bureau national des statistiques, 2001 ;
 Annuaire statistiques des sept provinces riveraines et des deux municipalités du bassin du Yangzi, 2001 ;
 Enquête ponctuelle (1 %) sur le recensement démographique du Hunan, Changsha, Bureau régional des statistiques du Hunan, 2005

Le critère retenu pour sélectionner les régions émettrices et réceptrices citées dans le tableau est le suivant :

* il faut qu'une province ou municipalité reçoive au moins 20 % de la population émise par une région donnée pour qualifier ladite région de principale région émettrice par rapport à cette province ou municipalité

** ce seuil de 20 % joue de la même façon pour qu'une région, soit qualifiée de principale région réceptrice d'une province ou municipalité.

Source : LI Wei, « *Wo guo renkou shengji qianyi kongjian moshi fenxi* » [Analyse spatiale sur le flux migratoire inter-provincial en Chine], *Renkou yanjiu* [Recherche sur la population], vol. 32 no. 4, 2007, pp. 48-68.

⁵⁴⁶ En 2007, à l'échelle nationale, les quatre provinces qui reçoivent le plus de main-d'œuvre rurale sont le Guangdong (15,6 millions), le Zhejiang (5,92 millions), Shanghai (4,43 millions) et le Jiangsu (4,04 millions). Les trois provinces qui provoquent le plus important départ de main-d'œuvre sont le Sichuan (5,50 millions) l'Anhui (5,49 millions) et le Hunan (4,45 millions). Source : Enquête ponctuelle (1 %) sur le recensement démographique de Chine, Bureau national des statistiques et Bureau pour le recensement du Conseil des affaires d'État, 2007.

Tableau 33 : La mobilité de la main-d'œuvre rurale dans le bassin du Yangzi (2000)

Tableau 33-1 : Classement selon les provinces réceptrices (pourcentage)

Région émettrice Région réceptrice	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Shanghai (%)	Jiangsu (%)	Zhejiang (%)	Anhui (%)	Jiangxi (%)	Hubei (%)	Hunan (%)	Chongqing (%)	Sichuan (%)	Bassin du Yangzi (%)	Shangdong (%)	Henan (%)	Reste du pays (bassin exclu) (%)	Chine (%)
Shanghai		27,24	8,03	42,05	3,94	3,31	0,94	1,89	2,83	90,23			9,77	100,00
Jiangsu	-		4,85	61,46	1,62	3,23	1,35	3,50	8,89	84,90			15,10	100,00
Zhejiang	-	6,67		25,58	27,64	8,12	3,52	5,09	6,67	83,29			16,71	100,00
Anhui	-	25,00	14,58		-	8,33	2,08	2,08	8,83	60,90		25,00	39,10	100,00
Jiangxi	-	2,27	11,36	2,73		9,09	4,55	6,82	4,55	41,37	18,18		58,63	100,00
Hubei	-	3,61	2,41	7,23	8,43		4,82	25,30	4,82	56,62		21,69	43,38	100,00
Hunan	-	6,41	5,13	28,21	-	8,97		11,54	3,85	64,11			35,89	100,00
Chongqing	-	5,88	-	-	-	5,88	1,96		76,47	90,19			9,81	100,00
Sichuan	-	3,57	-	-	1,19	8,33	3,57	59,52		76,18			23,82	100,00

Suivant le tableau ci-dessus, établi en fonction du flux d'arrivée de main-d'œuvre pour chaque province et municipalité riveraine yangzienne, la colonne 10 fait apparaître que, hormis le Jiangxi, les autres régions accueillent toutes des immigrants à plus de 50 % en provenance des régions yangziennes ; notamment pour les municipalités de Shanghai et Chongqing, leur proportion dépasse 90 %. En moyenne, chaque province reçoit 71,98 % d'immigrants venant du bassin lui-même. En fonction du critère de l'arrivée de la main-d'œuvre, le flux d'immigration s'effectue principalement à l'intérieur du bassin du Yangzi.

Note : le résultat en rouge représente le pourcentage provincial de migrants le plus élevé

Tableau 33-2 : Classement suivant les provinces émettrices (pourcentage)

Région émettrice \ Région réceptrice	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	Shanghai (%)	Jiangsu (%)	Zhejiang (%)	Anhui (%)	Jiangxi (%)	Hubei (%)	Hunan (%)	Chongqing (%)	Sichuan (%)	Bassin du Yangzi (%)	Guangdong (%)	Reste du pays (à l'exclusion du bassin) (%)	Chine (%)
Shanghai		-	-	-	-	-	-	-	-		50,00	-	100,00
Jiangsu	37,20		11,83	2,58	0,22	0,65	1,08	0,65	0,65	54,86	7,96	45,14	100,00
Zhejiang	27,13	9,57		3,72	2,66	1,06	2,13	-	-	46,27	9,04	53,73	100,00
Anhui	23,82	20,34	18,82		0,89	0,54	1,96	-	-	66,37	11,60	33,63	100,00
Jiangxi	1,69	0,40	15,38	-		0,47	-	-	0,07	17,94	66,80	82,06	100,00
Hubei	2,13	1,21	6,78	0,40	0,40		0,71	0,30	0,71	12,64	63,26	87,36	100,00
Hunan	0,52	0,44	2,53	0,09	0,17	0,35		0,09	0,26	4,45	91,01	95,55	100,00
Chongqing	1,66	1,80	5,83	0,14	0,42	2,91	1,25		6,93	20,94	51,04	79,06	100,00
Sichuan	1,41	2,58	4,30	0,31	0,16	0,31	0,23	3,05		12,35	52,35	87,65	100,00

Source : Enquête sur la répartition et la mobilité de la main-d'œuvre rurale, Bureau national des statistiques, 2000.

Le tableau 33-2 établi en fonction du flux de départ de main-d'œuvre pour chaque province et municipalité riveraine yangzienne donne un résultat différent. La colonne 10 fait apparaître que, mis à part le Jiangsu et l'Anhui, qui ont plus de 50 % de leurs main-d'œuvre de départ absorbés par le bassin du Yangzi, pour toutes les autres régions yangziennes (sauf Zhejiang), leur main-d'œuvre est largement absorbée pour moitié au moins par le Guangdong (colonne 11). Suivant ce critère du flux de départ de la main-d'œuvre, le delta de la rivière des Perles apparaît comme le pôle d'attraction principal qui capte la main-d'œuvre à disposition du bassin du Yangzi.

À l'échelle intra-provinciale, avec le renforcement du pouvoir urbain et le projet de développement des régions urbaines, la ville capitale et les centres préfectoraux sont devenus les principaux pôles récepteurs accueillant les migrants ruraux intra-provinciaux. À titre d'exemple, dans la province du Hunan, le mouvement migratoire interne se traduit par le déplacement chaque année de quatre à cinq millions de personnes. Prenons les statistiques du cinquième recensement daté de la fin de 2000⁵⁴⁷ : sur une population flottante estimée au total à environ 4,40 millions de personnes, 7,90 % des immigrants viennent des provinces extérieures et 92,10 % sont des habitants locaux du Hunan (soit 7 % de la totalité de la population provinciale) ; les paysans représentent 64,88 % de l'ensemble de la population flottante. Au niveau des mouvements migratoires, 92 % d'entre eux s'effectuent entre la ville et la campagne. Parmi les motifs de départ invoqués, plus de 66 % des migrants paysans souhaitent investir dans un nouveau projet de vie pour s'intégrer définitivement dans l'espace urbain. Le cas du Hunan est pertinent en ce qu'il représente un phénomène généralisé d'exode rural à l'échelle provinciale, s'accroissant dès 1992, et il nous donne l'exemple d'une urbanisation accélérée dans les régions sous-développées du bassin intérieur. Cependant, le pouvoir d'attraction, en matière de main-d'œuvre et d'investissements, d'une ville capitale provinciale intérieure comme Changsha est loin d'être équivalent à celui d'une grande métropole littorale comme Shanghai ou Canton. Si l'on compare l'exode rural à l'intérieur du Hunan avec celui à destination de la côte sud-est, malgré une nette augmentation de la totalité de la population flottante (7 % de la population totale en 2000 contre 4 % en 1995)⁵⁴⁸, l'exode rural au départ des campagnes du Hunan à plus de 50 % a pour destination les provinces extérieures ; cette situation est par ailleurs très répandue dans toutes les régions des haut et moyen Yangzi, ce qui montre bien que l'attractivité des grandes villes des haut et moyen Yangzi reste encore faible. En effet, la capacité d'attraction de main-d'œuvre très contrastée entre les villes littorales et intérieures est directement liée à la disparité régionale du bassin du Yangzi.

Au fond, le mouvement de l'exode rural représente une sorte de dynamique et de mobilité accélérée entre l'espace rural et l'espace urbain, la migration vers la ville favorise notamment le développement urbain. Ainsi, dans le bassin du Yangzi, la libre circulation entre ville et campagne ne semble pas conduire à une réduction de l'écart ville / campagne. D'abord,

⁵⁴⁷ Ces statistiques sont calculées conformément à l'enregistrement de la résidence fixe et provisoire dans le Hunan en 2000. *Hunansheng diwuci renkou pucha ziliao* [Les statistiques pour le cinquième recensement démographique provincial du Hunan], Changsha, Bureau du recensement provincial du Hunan, 2001.

⁵⁴⁸ *Hunansheng liudong renkou yanjiu* [Analyse du mouvement migratoire de la province du Hunan], Changsha, Bureau du recensement provincial du Hunan, 2001.

l'exode rural dans la vallée du Yangzi n'est pas provoqué simplement par une mécanisation et une avancée technologique dans le secteur agricole, il est le résultat surtout d'un manque de terres cultivables associé à un effondrement des prix agricoles, entraînant une baisse continue du taux de croissance des revenus paysans ; à cet égard, la diminution des jours de travail consacrés aux cultures, particulièrement marquée à partir de 1997, reflète une réaction tout à fait rationnelle de la part des agriculteurs⁵⁴⁹. Bien que l'industrialisation stimule à l'évidence le mouvement de l'exode rural, le flux des paysans dans le bassin du Yangzi présente des caractéristiques compliquées propre à la Chine. D'abord, l'exode rural, plutôt désigné en Chine sous l'appellation de « population flottante » (*liudong renkou*), implique une multitude de phénomènes complexes : des paysans travaillant dans les entreprises rurales des bourgs et des cantons ; des migrants saisonniers de grandes villes qui retournent régulièrement sur leurs champs agricoles pendant la période de semailles et de récoltes⁵⁵⁰. Ainsi, le phénomène de l'exode rural accéléré dans bassin du Yangzi s'explique de deux manières : une agriculture (à l'échelle globale) restée partiellement mécanisée et sous-développée et la réelle capacité d'absorber le surplus de main-d'œuvre rurale des villes, capacité qui a néanmoins ses limites. De fait, le mouvement des paysans dans le bassin du Yangzi après la réforme économique de 1978 est différent de celui qui a eu lieu dans le monde occidental entre 1860 et 1930, où les campagnes se sont largement désindustrialisées pour devenir de plus en plus agricoles. En outre, en raison de l'immensité du bassin du Yangzi, l'exode rural s'exerce non seulement entre la ville et la campagne, mais aussi entre les régions développées et les régions sous-développées. Le déplacement de la main-d'œuvre rurale depuis la campagne pauvre des haut et moyen Yangzi vers les villes riches deltaïques est actuellement en train d'aggraver la disparité régionale du bassin. Aujourd'hui, cette question est devenue un point essentiel retenant l'attention de plusieurs chercheurs chinois⁵⁵¹. En tant qu'élément de base qui supporte l'accélération de la production économique, la libre circulation de la main-d'œuvre joue un rôle déterminant dans l'accroissement ou la diminution des disparités économiques régionales. Enfin, l'exode rural suscite parfois des conflits ou problèmes sociaux divers entre paysans et citadins. La sécurité urbaine, le système de protection sociale, les questions

⁵⁴⁹ *Human Development Report China 2007/08*, Washington, OECD, 2001, p. 131.

⁵⁵⁰ L'agriculture présente une forte saisonnalité. Dans les régions rizicoles yangziennes, la période allant de mai à juillet est une saison de pointe et, le plus souvent, à cause de l'exode rural, les familles rurales manquent de bras pour assurer les récoltes.

⁵⁵¹ Parmi ces chercheurs, plusieurs font autorité en la matière : GU Chaolin, *Chengshi shehui xue* [Sociologie urbaine], Nankin, Dongnan daxue chubanshe, 2003, pp.121-129 ; et Han Changfu, *Zhongguo nongmingong de fazhan yu zhongjie* [L'évolution et l'issue de *mingong*], Pékin, Zhongguo renming daxue chubanshe, 2007, pp. 116-138.

environnementales sont devenus de plus en plus à l'ordre du jour dans les grandes villes comme Shanghai et Nankin.

V.2.4. Les stratégies de développement des petites villes et bourgs

La notion de modernisation de l'espace rural chinois est polysémique, elle désigne à la fois le renforcement de la production des secteurs secondaire et tertiaire dans la campagne, le développement des entreprises rurales et, enfin, l'action d'urbaniser, de créer des petites villes et bourgs, autrement dit d'étendre l'espace urbain dans les campagnes. En Chine, du fait du gigantisme démographique, l'urbanisation ne peut pas s'appuyer uniquement sur les grandes villes, elle doit aussi reposer sur le développement des petites villes et bourgs⁵⁵². Ces derniers, en tant que centres de marché pour la circulation et la distribution des produits industriels des entreprises rurales, entretiennent un lien substantiel à la fois avec les grandes villes et les communautés rurales de base. À partir de 1980, afin de renforcer le lien ville / campagne et de généraliser l'urbanisation en Chine, l'État a porté son attention sur l'urbanisation des petites villes et bourgs. Cette stratégie de développement se retrouve dans la notion même d'« urbanisation chinoise » (*chengzhenhua*), ce terme désigne non seulement le processus de développement des grandes villes et des villes moyennes, mais aussi celui des petites villes et bourgs⁵⁵³. Aujourd'hui, les effets de l'urbanisation sur les petites villes et bourgs constituent un des principaux moyens pour améliorer l'ensemble du niveau d'urbanisation du pays.

Dans le bassin du Yangzi, le faible coût foncier des petites villes et bourgs et leur accessibilité à la main-d'œuvre rurale disponible, suffisent dans une large mesure à expliquer leur développement. On assiste donc à un vaste processus de transformation de l'espace rural, dit de rurbanisation, où les transformations territoriales qui s'étendent à l'espace rural faisant apparaître une imbrication des espaces ruraux avec les espaces urbanisés. Sans créer un nouveau tissu continu, la rurbanisation s'organise autour des noyaux de l'habitat rural comme les petites villes et bourgs, mais elle est aussi liée à la croissance urbaine et dépendante de la ville (ou d'un ensemble de villes proches)⁵⁵⁴. Les territoires rurbanisés forment une nouvelle étape du développement des banlieues à partir de la construction des usines et des logements en périphérie de petites villes et bourgs traditionnels. La majorité de la population exerce des

⁵⁵² FEI Xiaotong, *Fei Xiaotong quanji* [Collection d'ouvrages de Fei Xiaotong], tome 9 (1983-1984), Pékin, Qunyan chubanshe, 1999, pp. 96-106.

⁵⁵³ En 1982, lors de la Conférence académique de Nankin pour les recherches urbaines, les urbanistes et les géographes ont indiqué que *chengshihua* est le synonyme de *chengzhenhua* (l'urbanisation), et qu'il est nécessaire d'employer ce dernier vocable en mettant en évidence que l'urbanisation n'est pas uniquement un processus de développement des grandes villes et des villes moyennes mais aussi des petites villes et bourgs.

⁵⁵⁴ *Ibid.*

activités liées à la ville (ou bourg), souvent en ville (ou bourg), et adopte un mode de vie urbain. En 2009, on compte 176 petites villes et bourgs importants, lesquels ont chacun une population non agricole comprise entre 80 000 et 200 000 habitants, dans la vallée du Yangzi ; leur contribution au PIB du bassin est d'environ 12 %⁵⁵⁵.

Le processus de rurbanisation a débuté dans le bassin du Yangzi en 1955 avec la mise en place de la politique de développement des petites villes et bourgs. Pendant la période anti-urbaine maoïste, qui s'étend de 1958 à 1976, et durant laquelle le développement des grandes villes est suspendu, l'application du système de l'enregistrement de la résidence (*hukou*), associée à la généralisation des communes populaires rurales (formes originaires des bourgs actuels), a joué en faveur de l'industrialisation des petites villes et bourgs. Après la réforme économique de 1978, durant les trente années suivantes, la mise en place dans le bassin du Yangzi, d'une politique urbaine visant directement l'industrialisation des espaces ruraux yangziens, a entraîné l'évolution des petites villes et bourgs, lesquels connaissent deux périodes véritablement florissantes.

Entre 1978 et 1994, la décollectivisation associée à la mise en place du système dit de « la responsabilité liée à la production agricole », offre aux paysans de la campagne yangzienne l'occasion de diversifier leurs activités et de développer les entreprises rurales industrielles. Pendant cette période, la semi-libéralisation du prix des céréales et des produits agricoles ainsi qu'un contrôle rigoureux de l'État sur le développement des grandes villes, constituent les deux principales mesures aptes à retenir le plus longtemps possible les paysans dans les espaces ruraux afin d'éviter l'exode rural vers les grandes villes ; le transfert du surplus de main-d'œuvre rurale s'effectue alors de la façon suivante : « quitter la terre sans quitter la campagne ». Les petites villes et bourgs sont devenus les principaux lieux d'accueil pour l'implantation des entreprises rurales ; ils ont reçu une main-d'œuvre rurale excédentaire particulièrement importante. En outre, grâce à la politique d'ouverture, la facilité d'accès au financement pour les petites villes et bourgs ruraux stratégiques a donné un élan au développement des entreprises rurales industrielles, ce qui permet une augmentation considérable du nombre et de la taille des petites villes et bourgs pendant les années 1980.

À partir de 1994, avec le recul du développement des entreprises rurales du fait de la montée en puissance des entreprises urbaines, et afin de continuer à soutenir la rurbanisation, les autorités décident d'appliquer une nouvelle politique de développement rural. Cette stratégie qui s'appuie essentiellement sur le développement des petites villes et bourgs a pour

⁵⁵⁵ *Zhongguo chengshi nianjian* 2010 [Annuaire statistique des villes chinoises], *op. cit.*

effet d'y voir affluer la main-d'œuvre rurale excédentaire, laquelle est incitée à s'y installer définitivement. Afin d'attirer les capitaux pour accélérer l'industrialisation, les autorités locales mettent en place une nouvelle stratégie d'exploitation et de gestion scientifique de l'économie rurale reposant sur l'installation de parcs industriels locaux dans les périphéries des petites villes et bourgs. Par rapport aux entreprises rurales des années 1980 qui étaient anarchiquement réparties, ces zones industrielles concentrées et mieux organisées peuvent fournir aux investisseurs de meilleures conditions de production. Dans le delta du Yangzi, l'application de cette nouvelle mesure permet de préserver la dynamique des entreprises rurales et de maintenir la croissance économique de la production rurale. En même temps, les collectivités locales ouvrent le marché immobilier des petites villes et bourgs aux paysans travaillant dans les entreprises rurales et autorisent parmi cette main-d'œuvre les travailleurs les plus qualifiés à modifier leur statut d'habitant agricole pour devenir des citoyens. Par conséquent, à partir de 1994, grâce à cette ouverture pratiquée par les petites villes et bourgs en faveur des paysans, la rurbanisation contribue de façon importante à l'accélération de l'ensemble du processus de l'urbanisation du bassin.

Après avoir connu un essor florissant durant la décennie de 1980 et la première moitié de 1990, face au redressement de l'industrie urbaine, le développement des entreprises rurales dans les petites villes et bourgs commence à s'essouffler, et notamment leur capacité de production ne répond plus à leurs souhaits. Dès 1994, dans le bassin du Yangzi, concomitamment au ralentissement sensible du rythme de développement des entreprises rurales, la capacité à absorber la main-d'œuvre rurale s'est considérablement réduite. Cette solution de la rurbanisation s'appuyant sur les entreprises rurales industrielles semble ne plus fonctionner. En effet, lorsque l'autorité centrale a propagé le modèle de développement des entreprises rurales du Jiangsu méridional dans les haut et moyen Yangzi, le résultat a été pour le moins décevant. Les attentes de l'État, lequel souhaitait pour ces entreprises rurales des haut et moyen Yangzi, un essor comparable à celui du delta du Yangzi dans les années 1980, n'ont pas été satisfaites⁵⁵⁶. Depuis 1992, les investissements en nombre privilégient dorénavant les grandes villes, délaissant les campagnes qui n'ont désormais plus la préférence. Au vu de cette insuffisance d'investissements, il ne faut pas espérer qu'une possibilité

⁵⁵⁶ Guan Xiaohong, *Lun fazhan xiao chengzhen jianshe yu chujin nongcun jingji fazhan de guanxi* [Discours sur le développement des petites villes et bourgs et l'économie rurale], *Kexue yu xinxi jishu* [Sciences et informations technologiques], no. 5, 2001, p. 766.

d'enrichissement de la campagne liée à l'industrialisation rurale et initiée par les paysans eux-mêmes en association avec les collectivités locales réapparaissent prochainement⁵⁵⁷.

À partir de 1992, parallèlement à l'ouverture sur l'extérieur des grandes villes yangziennes riveraines, à la libéralisation totale du prix des principaux produits agricoles et à l'assouplissement du système d'enregistrement de la résidence, la libre circulation de la main-d'œuvre entre les campagnes et les villes, entre les régions pauvres et les régions riches, conduit inexorablement à un véritable exode rural, où la main-d'œuvre à disposition afflue vers les grandes villes et les villes moyennes du bassin. La vitesse de développement de ces grandes villes et villes moyennes est d'ailleurs manifestement beaucoup plus rapide que celle des petites villes et bourgs. Des insuffisances et des faiblesses liées au développement des petites villes et bourgs sont apparues d'emblée.

En premier lieu, la rurbanisation dans les petites villes et bourgs « consomme » une forte proportion de terres agricoles (près de 10 000 logements par an autour des bourgs et villages de la région de Shanghai ; 5 000 dans les espaces périurbains des autres grandes villes yangziennes ; hors de l'agglomération, la rurbanisation consomme 1 500 ha/an)⁵⁵⁸ ; l'extension excessive des espaces bâtis aux dépens des terres cultivables dans les environs des petites villes et bourgs provoque souvent un gaspillage des ressources naturelles sans compter les dangers environnementaux. Ensuite, les avis des opposants à la stratégie de développement des petites villes et bourgs font valoir que cette stratégie suscite bien trop de dépenses en matière de concentration des équipements publics et des infrastructures. Par rapport aux grandes villes, la construction dans chaque petite ville et bourg d'un système d'équipements publics et d'un réseau d'infrastructures indépendant apparaît comme un vrai gaspillage. En outre, la capacité de développement des petites villes et bourgs est limitée en soi (en raison d'un espace réduit par exemple). De surcroît, ce mode de développement suscite une mauvaise gestion des recettes des impôts par le gouvernement local : l'imperfection fonctionnelle de l'organe gouvernemental local de l'échelon le plus bas, très souvent miné par la corruption, est un handicap au développement des petites villes et bourgs yangziens, lesquels peuvent rencontrer des difficultés financières et des problèmes sociaux.

⁵⁵⁷ ZHAO Xiping et ZHOU Yixing, « *Xiao chengzhen zhongdian zhanlue de kunjing yu shijian wuqu* » [La pratique et les difficultés du développement des petites villes et bourgs], *Xiaochengzhen guihua* [Planification du développement des petites villes], vol 26, no. 10, 2002, pp. 36-40.

⁵⁵⁸ *Ibid.*

Un exemple de développement d'une petite ville deltaïque : Wujiang

Dans le bassin du Yangzi, les réussites exemplaires de petites villes et bourgs sont légion, notamment pour les régions deltaïques. Nous avons choisi à titre d'illustration de cette réussite de présenter le cas de Wujiang, une petite ville industrielle de 80 000 habitants.

Avec une superficie de 1 093 km² et composée de neuf bourgs industriels, Wujiang a un statut administratif de ville de rang de district, sous tutelle de la municipalité de Suzhou. Figurant au sixième rang des districts nationaux par ordre de puissance économique, à la fin de 2009, l'ensemble de la ville de Wujiang a réalisé 85 milliards de yuans de PIB (soit 0,68 % du bassin) et absorbé 1,01 milliard de dollars d'investissements étrangers (soit 1 % du bassin)⁵⁵⁹. Le dynamisme de la production de Wujiang représente un cas typique de réussite de la rurbanisation dans les petites villes et bourgs du delta du Yangzi.

Dans les années 1980, Wujiang était un district deltaïque ordinaire. Son PIB annuel était inférieur à un milliard de yuans et les recettes fiscales de la collectivité ne franchissaient jamais cent millions de yuans par an. Afin de s'enrichir et de se moderniser, la mutation de Wujiang s'est fondée sur une stratégie d'évolution en trois volets : premièrement, passer d'une économie rurale à une économie industrielle ; deuxièmement, évoluer d'une économie agricole autarcique vers une économie d'exportation ; enfin créer des parcs industriels pour attirer les investissements et résoudre le problème de l'implantation dispersée des entreprises rurales existantes. Pour ce faire, la mise en œuvre de la rurbanisation de Wujiang a commencé tout d'abord par la mise en commercialisation de terrains aux paysans locaux avec au début, une durée d'utilisation de ce terrain limitée à 50 ans. Les activités non agricoles, le transfert du foncier sont autorisés⁵⁶⁰. Par ce biais, une grande partie des terres agricoles de Wujiang est désormais réservée à un usage non agricole, cette opération contribue à fournir les éléments de base pour propulser l'industrialisation et l'urbanisation de Wujiang dans le nouveau champ de la concurrence économique des années 1990. Cette démarche est fondamentale, puisque, rapidement, Wujiang a accru ses ressources foncières, en même temps qu'elle réussissait à accumuler les capitaux reçus de la collectivité locale elle-même.

À partir de 1994, face au ralentissement du développement des entreprises rurales et leur implantation anarchique dans les bourgs, le gouvernement local de Wujiang a décidé de créer des parcs et zones industriels dans les banlieues de ses neuf bourgs pour obtenir une concentration de l'industrie ; en même temps, les employés de ces entreprises sont devenus

⁵⁵⁹ *Wujiang guomin jingji he shehui fazhan gongbao* [Rapport du développement économique et social de Wujiang 2009], Bureau national de l'information et des statistiques de Chine, 2010.

⁵⁶⁰ FENG yuegen, « *Wujiang xiao chengzhen yanjiu* » [Recherche sur les petites villes et bourgs de Wujiang], *Zhongguo nongcun yanjiu* [Recherche sur la campagne chinoise], no. 4, 2007, pp. 27-31.

des citoyens logés dans les immeubles réservés aux ouvriers à l'intérieur du bourg. En ce qui concerne les activités agricoles, la collectivité entreprend méthodiquement de rassembler majoritairement des terres arables en créant des grandes fermes publiques ou bien de très vastes parcelles cultivables confiées à des familles d'agriculteurs (*nongye dahu*) compétents disposant de moyens de production mécanisés⁵⁶¹. Ce processus de concentration des activités (agricoles ou non agricoles) et de la main-d'œuvre joue un rôle décisif en matière de développement des infrastructures et des équipements publics de Wujiang ; le processus de rurbanisation est accéléré et la production de la municipalité renforcée.

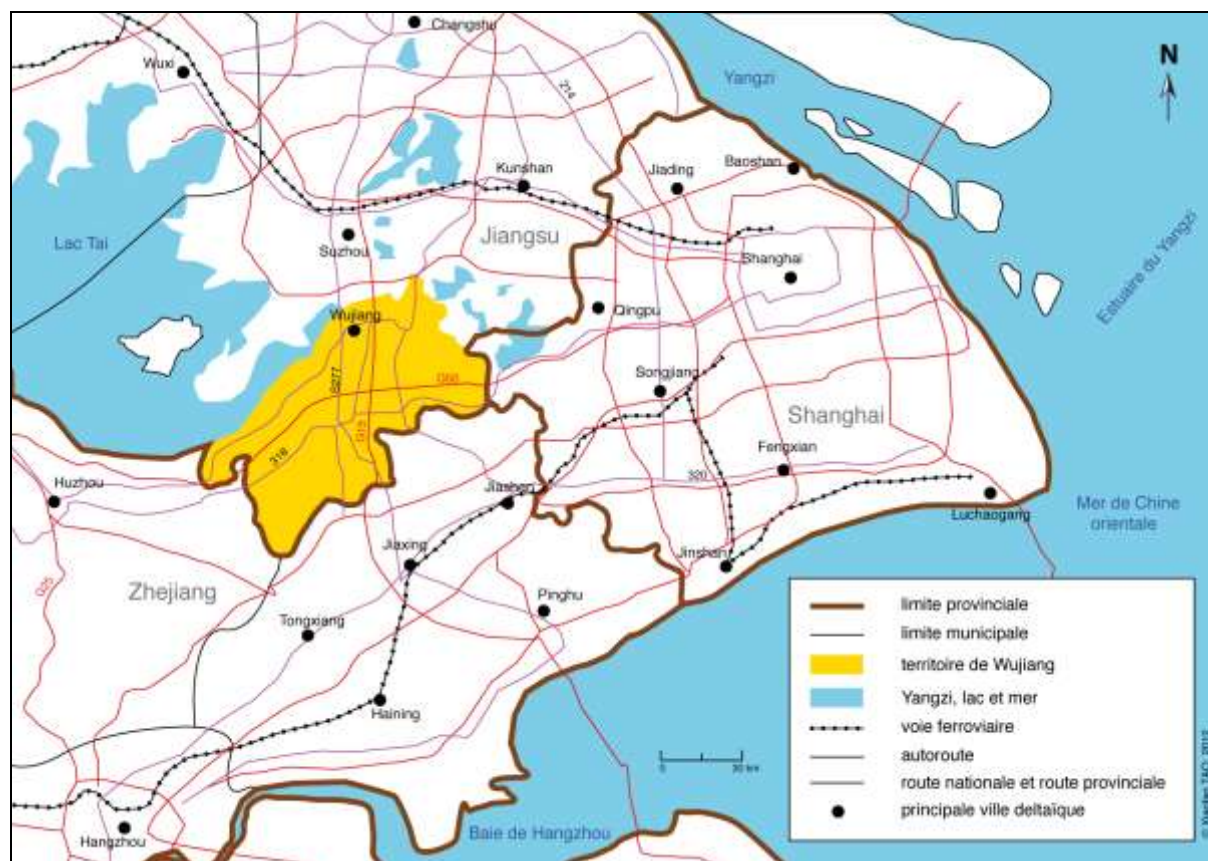
Au niveau de la mobilité, aujourd'hui, grâce à deux autoroutes, une route nationale et une route provinciale, Wujiang est aisément accessible. Elle est à une heure d'autoroute de Shanghai et à une demi-heure d'autoroute de Suzhou. Cette localisation stratégique permet à Wujiang de développer des échanges économiques réciproques avec la métropole de Shanghai. Dès le début des années 1980, Shanghai a cherché à étendre son influence directe aux zones frontalières avec le Jiangsu ; en même temps, les grandes entreprises militaires des haut et moyen Yangzi créées à l'occasion de la « troisième ligne de défense » entreprennent de transformer leur statut militaire en statut civil et décident d'installer leurs bases dans les régions littorales du delta du Yangzi. La plupart des petites villes et bourgs du Jiangsu méridional ont profité de cette évolution. En l'occurrence, Wujiang est devenue d'une part un lieu privilégié pour la délocalisation d'une partie de l'industrie de Shanghai et d'autre part un choix stratégique pour les entreprises militaires nouvellement transformées, ce qui a permis à l'économie de Wujiang de décoller. Quelques années plus tard, c'est la création de la Nouvelle Zone de Pudong qui amène à Wujiang une autre occasion de développement : en 1992, après sept ans consacrés à expérimenter la mise en place des zones et parcs industriels de Wujiang, ceux-ci sont prêts à s'ouvrir au nouveau « rayonnement » économique de Shanghai. Dès lors, la municipalité reçoit de plus en plus d'investissements étrangers et se lance intensivement dans l'industrie manufacturière principalement destinée à l'exportation. Non seulement son pouvoir économique, mais aussi sa composition industrielle évoluent rapidement. En 2005, la proportion des trois secteurs de l'industrie de Wujiang est de 1,4 % : 68,5 % : 30,1 % ; elle était de 22,6 % : 56,5 % : 20,9 % en 1990⁵⁶² (cf. graphique 12). Suivant les statistiques, en 2009, Wujiang, qui représente 3 % du territoire de la vallée du Yangzi et

⁵⁶¹ Zhang Xinhuan, *op. cit.*, p. 26.

⁵⁶² *Ibid.*, p. 27.

5 % de la population du bassin, réalise 1 % de PIB, absorbe 1,6 % des investissements étrangers et réalise 8 % des exploitations du bassin⁵⁶³.

Carte 45 : La place de Wujiang dans le delta du Yangzi

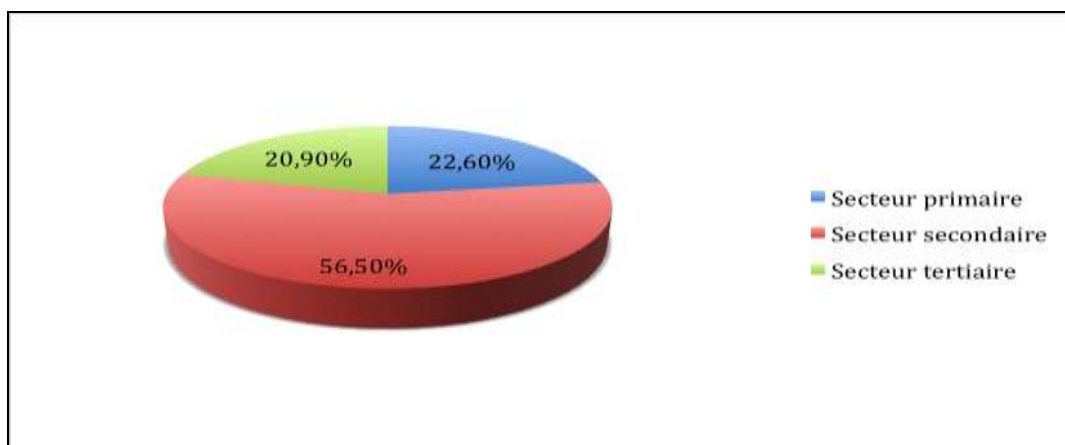


Source : *Zhongguo dituce* [Atlas de la Chine], P & n, Zhongguo ditu chubanshe, 2010.

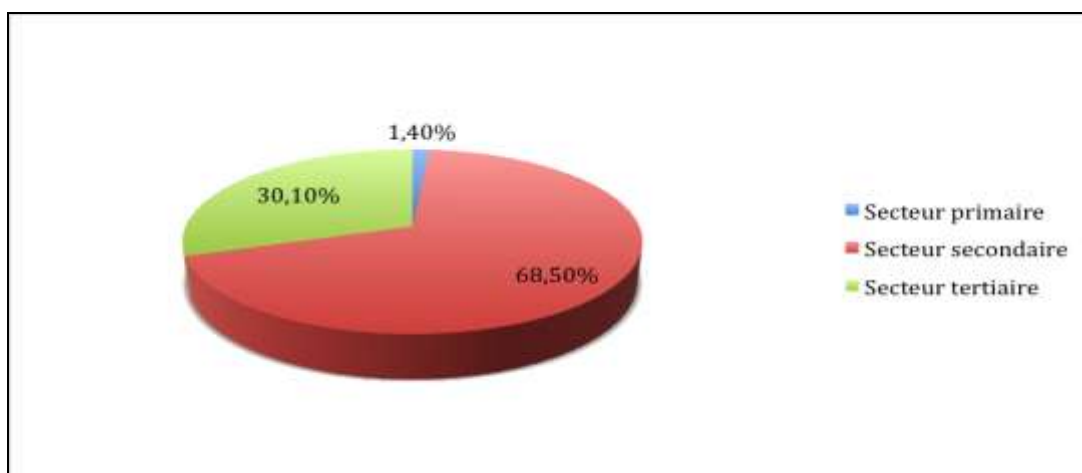
⁵⁶³ *Wujiang guomin jingji he shehui fazhan gongbao* [Rapport sur le développement économique et social de Wujiang 2009] *op. cit.*

Graphiques 12 : Comparaison de la répartition sectorielle de la production de Wujiang en 1990 et 2005

Graphique 12-1 : La répartition sectorielle de la production de Wujiang en 1990



Graphique 12-2 : La répartition sectorielle de la production de Wujiang en 2005



Sources : *Wujiang guomin jingji he shehui fazhan gongbao* [Rapport sur le développement économique et social de Wujiang 1990 et 2005], Pékin, Bureau national de l'information et des statistiques de Chine, 1991 et 2006.

Cependant, bien que Wujiang soit intégrée dans les zones périurbaines prolongées de Shanghai, elle se trouve aussi relever de la zone d'influence périphérique de la métropole. On remarque que le développement des bourgs industriels de Wujiang a moins d'ampleur que celui des bourgs de Kunshan, qui se situe à 40 km au nord-est. La capacité de Wujiang à capter l'influence de Shanghai est proportionnellement plus faible. Autre indice allant dans le même sens : la main-d'œuvre compétente très qualifiée de Wujiang est de plus en plus séduite par les très grandes villes comme Shanghai et Suzhou.

Par ailleurs, Wujiang présente une trame urbaine typique du phénomène de *desakota*, puisque son tissu mélange les activités urbaines et rurales. Pour participer à la concurrence économique internationale de l'ensemble des régions deltaïques, tous les bourgs de Wujiang

ont fait le choix d'investir principalement dans les secteurs manufacturiers et électroniques. Dans la mesure où l'espace exploitable et la capacité à recevoir des capitaux sont strictement limités par rapport à une grande ville, le développement de Wujiang rencontre des obstacles difficiles à surmonter. D'abord, la croissance économique de Wujiang dépend entièrement de la somme totale des investissements⁵⁶⁴, toutes ses activités industrielles étant rigoureusement orientées en fonction des souhaits exprimés par les investisseurs. Par exemple, afin d'attirer le plus possible de capitaux, Wujiang doit en contrepartie céder son foncier aux investisseurs. Entre 2000 et 2003, pour accueillir les nouvelles entreprises, 6,1 km² de terres agricoles situées dans les cinq bourgs orientaux de Wujiang sont désormais réservés uniquement aux entreprises rurales industrielles⁵⁶⁵. Les conséquences sont évidentes : le paysage urbain de Wujiang devient très homogène, les ressources naturelles s'amenuisent et l'environnement se dégrade, tel est le prix à payer par la municipalité pour soutenir sa croissance économique. Enfin, toujours pour répondre aux besoins des investisseurs, l'ensemble des bourgs de Wujiang a développé un même type d'industrie, ce qui provoque inévitablement une concurrence vicieuse au sein de ces neuf bourgs.

En somme, la rurbanisation actuelle s'appuyant sur le développement de petites villes et bourgs visait fondamentalement deux objectifs : développer l'industrie et le tertiaire dans la campagne d'une part et absorber le surplus de main-d'œuvre rurale d'autre part. Pendant les années 1980 et la première moitié de 1990, l'accentuation de la stratégie de développement des petites villes et bourgs a été soutenue par la politique de l'enregistrement de la résidence. Aujourd'hui, avec l'assouplissement de ce système et l'attribution de la priorité de développement aux grandes villes, les intérêts économiques réels des petites villes et bourgs sont remis en question. Si l'on considère l'actuelle capacité de production économique rurale des petites villes et bourgs du bassin du Yangzi, il est possible que ce modèle de développement s'adapte mieux aux régions deltaïques mais pas à l'ensemble du bassin. Cependant, il est nécessaire de souligner que la rurbanisation des petites villes et bourgs est un processus mené du bas vers le haut, et s'est développée à l'initiative d'une partie de la population rurale ainsi que des collectivités locales. Entre 1980 et 1994, l'augmentation du nombre des petites villes et bourgs et de leur production économique a été réalisée sans aide

⁵⁶⁴ À titre d'exemple, dans le bourg de Luxu, depuis 2000, le taux d'augmentation annuelle des capitaux investis dans les biens immobilisés et celui des capitaux étrangers réellement dépensés est supérieur à 80 %. Plus de 60 % de la production industrielle de Luxu provient des investissements du gouvernement local.

⁵⁶⁵ FENG Yuegen, *op. cit.*, p. 30.

de l'État, elle est le résultat d'une évolution endogène et locale⁵⁶⁶. Ceci explique que le développement des petites villes et bourgs est non négligeable et tient une place particulière dans l'urbanisation du bassin du Yangzi. Ainsi l'urbanisation actuelle du bassin s'effectue-t-elle grâce à une politique de développement coordonné entre grandes villes, villes moyennes, petites villes et bourgs. Cette politique contribue à soulager les pressions démographiques et environnementales exercées sur les grandes villes par le biais d'une redistribution industrielle et une réorientation fonctionnelle des petites villes et bourgs.

Aujourd'hui, afin de rendre le développement des petites villes et bourgs plus efficace, le XII^e Plan quinquennal souligne que leur développement doit être sélectif et reposer sur les entités urbaines les plus compétitives. Un assouplissement des critères déterminant l'attribution aux paysans du statut de citoyen devra être appliqué dans les entités urbaines sélectionnées. Actuellement, le bassin du Yangzi dispose d'une centaine de petites villes et de bourgs qui ont une population non agricole supérieure à 80 000 habitants. Étant donné que leur potentiel de développement et leur pouvoir d'attraction de la main-d'œuvre et des investissements sont beaucoup plus importants que pour les bourgs ordinaires, les cantons et les villages, les collectivités riveraines yangziennes ont appliqué pour encourager la rurbanisation du bassin une méthode privilégiant le développement spécifique des petites villes et grands bourgs les plus concurrentiels. Dans les provinces du Zhejiang, de l'Anhui, du Hubei et du Sichuan, la priorité de développement rural en matière des investissements, d'implantation des entreprises rurales industrielles et de transformation de la main-d'œuvre rurale en citoyens, a été attribuée à une centaine de bourgs potentiels ayant une population supérieure à cent mille habitants.

⁵⁶⁶ ZHOU Yixing, *Chengshi lidi* [Géographie urbaine], Shanghai, Shangwu yinshuguan, 1995, p. 162.

Conclusion du Chapitre V :

La transformation de l'espace rural du bassin du Yangzi se traduit par une croissance urbaine qui s'accélère. La population urbaine du bassin était de 60 millions de personnes en 1987, soit 14,47 % de la population totale ; ce taux d'urbanisation passe à 32,76 % avec une augmentation de 95 millions de citoyens en 2009⁵⁶⁷. En particulier, après la réforme économique de 1978, le clivage entre la ville et la campagne commence à s'effondrer. Pendant ces trente dernières années, la croissance de la population urbaine annuelle en moyenne est de 6 % par an. Cette mutation atteste une importante recomposition spatiale non seulement soutenue par le processus de l'urbanisation mais aussi par une transformation fondamentale de l'espace rural. Trois facteurs permettent de croire que l'industrialisation rurale se poursuivra rapidement dans le bassin du Yangzi : 1) la transformation accélérée de la population agricole en population non agricole ; 2) la tendance forte à la poursuite des réformes des entreprises rurales ; 3) le développement rapide des paysages des industries « rurales », situées à la périphérie des centres urbains, dans les *desakota* des campagnes deltaïques, dont l'intégration « urbaine » est inévitable.

Pour autant, il ne faudrait pas croire ou annoncer trop vite la fin des paysans yangziens. Leur masse demeure considérable et elle pèse très lourd encore aujourd'hui, en raison de la croissance démographique. Plusieurs problèmes socio-économiques liés à la disparité ville / campagne restent les principaux défis auxquels doit faire face l'aménagement du territoire du bassin du Yangzi. Les campagnes yangziennes sont aujourd'hui fragilisées, d'une part, par des velléités d'introduction de l'économie de marché et un développement ralenti des entreprises rurales, d'autre part, menacées par l'urbanisation accélérée et par un formidable exode rural. Aussi, au niveau de l'organisation de l'espace socio-économique, les différenciations sont-elles de plus en plus marquées entre espaces urbains et espaces ruraux, entre campagnes industrialisées et campagnes profondes.

⁵⁶⁷ Taux d'urbanisation calculé d'après le critère de la population non agricole. Source : *Zhongguo tongji nianjian huibian* 1978-2009 [Répertoire des annuaires statistiques de Chine 1978-2009], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

Chapitre VI : Le Yangzi et la nouvelle structuration symbolique de l'espace : vers un système de «fleuve-région »

Introduction du chapitre VI :

Le bassin du Yangzi, considéré comme le premier axe de développement est-ouest du pays, a été désigné par l'État dès 1992 pour y mettre en place une région industrielle moderne intégrée. L'instrumentalisation de cet espace dont l'objectif premier est la recherche de l'équité spatiale a été soutenue par une série de politiques de développement et leur mise en pratique se traduit essentiellement dans les domaines de l'urbanisation, l'industrialisation, les travaux hydrauliques et le développement du réseau d'infrastructures. La volonté de mettre en valeur les espaces du bassin a fait naître une série de grands travaux ambitieux dont les conséquences portent sur l'organisation de l'espace et sur la vie politico-sociale à long terme. Dans ce sixième chapitre, nos analyses se concentrent sur l'évaluation des politiques d'aménagement en vigueur et l'impact des grands travaux d'aménagement dans le bassin du Yangzi.

VI.1. Du fleuve à la région ? La construction d'un axe de développement est-ouest chinois

L'exploitation et l'aménagement d'un grand bassin versant bénéficient le plus souvent de conditions spécifiques⁵⁶⁸. Dans le cas précis du bassin du Yangzi, le fleuve, en tant que lien, constitue naturellement un élément clé pour aider à renforcer la régionalisation et à restructurer l'espace. La prospérité de l'économie du bassin et les relations économiques entre les différentes sub-régions yangziennes sont en corrélation étroite avec le niveau de développement de l'axe fluvial en matière d'urbanisation, d'industrialisation, d'énergie, de transports et de tourisme. Ainsi l'enjeu du développement du bassin versant repose-t-il essentiellement sur l'idée de la mise en relation entre les fonctions d'enchaînement et d'articulation fluviale et celles qui portent sur les espaces traversés, ce qui donne lieu à l'aménagement et à la gestion intégrale d'un système de « fleuve-région ».

Le « fleuve-région » yangzien est actuellement un espace en cours de construction. Il tend à dépasser le système d'un simple bassin hydrographique, dans lequel priment les logiques naturelles et celles de sa composition formelle. Dans le cadre de notre recherche, le « fleuve-région » est une notion qui permet de saisir au plan économique et politique les enjeux de l'aménagement d'un espace et, en même temps, elle contribue à donner à cet espace une représentation symbolique et culturelle. Sa matérialisation implique de distribuer équitablement dans l'ensemble de l'espace les équipements publics et les investissements, et contribue à réduire les inégalités qui proviennent d'une mauvaise répartition des ressources naturelles et sont aussi la conséquence de politiques de développement territorial préférentielles (entre littoral et l'intérieur) au sein d'une économie de marché.

Dans la pratique, ce système de « fleuve-région » renvoie à des actions d'aménagement du territoire en lien avec le Yangzi dans de multiples domaines. Au plan économique, le Yangzi constitue un axe directeur solide pour la création d'une association économique intégrale du bassin hydrographique. Profitant de la décentralisation économique de l'État, qui transfère des pouvoirs aux collectivités locales (provinces, municipalités), cette politique économique structurée sur l'axe fluvial permet, d'une part, de renforcer la capacité de production des provinces yangziennes et, d'autre part, de promouvoir les échanges économiques et financiers entre les régions riveraines yangziennes. Des organismes et institutions économiques comme l'Association pour la coopération économique des villes riveraines yangziennes (créée en

⁵⁶⁸ BETHEMONT Jacques, *Les grands fleuves – Entre nature et société*, Paris, Armand Colin, 2000, pp. 213-215.

1985) et la Compagnie du développement économique unifié du Yangzi (créée en 1992) ont été fondées en vue de renforcer la production économique de l'ensemble du bassin.

Au plan géopolitique, le Yangzi contribue à renforcer l'intégration spatiale et à favoriser l'équité spatiale. La linéarité fluviale associe les régions riveraines, et notamment les métropoles et mégapoles fluviales, permettant de construire une sorte de « rue de villes »⁵⁶⁹ pour créer un axe de pénétration depuis le delta du Yangzi vers les régions intérieures riveraines. D'une part, cet axe contribue à diffuser les influences économiques de Shanghai vers les terres intérieures sous-développées et, d'autre part, il permet d'atténuer les segments régionaux livrés aux localismes. Ensuite, pour les besoins de l'État et de la société, les grands travaux hydrauliques et les projets de développement (cf. tableau 34) mettant à profit les ressources en eaux du Yangzi ont été renforcés. La mise à profit des ressources économiques et énergétiques du Yangzi, mais aussi les actions en faveur de la préservation de l'environnement et de l'écosystème nécessitent une régionalisation. Ainsi la volonté de construire un bassin intégral présente-t-elle le double intérêt de réduire les rivalités pernicieuses entre les pouvoirs locaux et aussi de diffuser les influences de la modernisation sur des territoires sous-développés.

Au plan de la communication, le Yangzi maintient sa fonction de voie de transport et, dorénavant, cet axe est renforcé en parallèle par des artères ferroviaires et des autoroutes. L'ensemble des voies de communication est-ouest permet une restructuration de l'espace en lui redonnant une harmonie territoriale.

Au plan de la gouvernance, la gestion intégrale du « fleuve-région » articule les différents niveaux de gouvernance (bassin du Yangzi, région urbaine, province, municipalité, arrondissement ou district) et s'effectue verticalement du haut vers le bas. Cette nouvelle modalité de gestion du territoire et des ressources naturelles implique aujourd'hui davantage les pouvoirs régionaux et les organismes locaux, ainsi que l'ensemble des acteurs concernés. Par l'intervention de l'État, la régionalisation du bassin du Yangzi constitue un exercice de déconcentration de la gestion administrative et financière ; les découpages administratifs devraient devenir plus souples et surtout cette déconcentration au plus près du terrain devrait induire mécaniquement une plus grande adaptation des actions aux réalités locales.

Au plan culturel, dans la mesure où historiquement, les terres traversées depuis Chengdu jusqu'à Shanghai n'ont jamais formé un monde culturellement et économiquement uni, les

⁵⁶⁹ SANJUAN Thierry, « L'invention du Yangzi : linéarité fluviale, segmentation provinciale et métropolisation littorale », dans Jean-Paul Bravard et Thierry Sanjuan, dir., « Le Yangzi et le Rhône, regards croisés », Lyon, *Géocarrefour*, vol. 79, no. 1, pp. 5-12.

populations se perçoivent comme différentes, par leurs traditions et leurs langues⁵⁷⁰ ; néanmoins, l'utilisation du Yangzi comme axe de vie de la société riveraine donne naissance à une façon de penser commune, des aspirations et un imaginaire en partage, ce qui crée un axe de peuplement sur lequel se sont concentrées les populations et les activités liées à l'eau. Le Yangzi est ainsi à l'origine d'un « macro espace culturel » (*hongguan quyu wenhua*), unifié par une civilisation commune et pérenne⁵⁷¹. Grâce à la linéarité fluviale, l'ensemble de cet espace a une représentation particulière de lui-même, de son histoire et de sa singularité

Les principales caractéristiques de cet axe de développement fluvial du Yangzi – socle d'une association économique du bassin, rue de villes, vecteur de la modernisation, axe de transport, réserve de ressources énergétique, pivot de la protection environnementale et de l'écosystème, cible de la gouvernance territoriale, symbole culturel – se sont enrichies aujourd'hui d'une urbanisation et d'une industrialisation généralisées dans le but d'un rééquilibrage territorial. Au bout du compte pour aboutir à un espace équilibré et unifié la construction en cours du « fleuve-région » du bassin du Yangzi nécessite un investissement dans les domaines suivants : l'édification de grands travaux fonctionnels et symboliques, la recomposition industrielle du bassin, la restructuration du réseau de communication et le renforcement du pouvoir urbain.

VI.2. La marque d'un pouvoir empreint d'« autoritarisme » : les travaux pharaoniques yangziens du XXI^e siècle

Dans les années 1980, le Yangzi représente un espace ouvert sur la modernité et sur l'extérieur, opposé au fleuve Jaune, fleuve alluvionnaire qui évoque la lourdeur et qui est perçu comme l'emblème d'un monde fermé, confucéen et despotique⁵⁷². Cette représentation du Yangzi est le fait d'une Chine qui se place sur le chemin de la modernité. À partir de 1988, l'État central a voulu reprendre en main le bassin du Yangzi dans le but d'organiser le territoire national d'une manière équilibrée. Le grand projet d'aménagement du bassin du Yangzi est ainsi né : à la suite du lancement de la création de la Nouvelle Zone de Pudong et l'ouverture des villes riveraines yangziennes en 1992, sous l'égide de Shanghai, le bassin du Yangzi accueille plusieurs travaux parmi les plus grands projets de développement nationaux (barrage des trois Gorges, développement de la Chine de l'Ouest, par exemple) et devient un

⁵⁷⁰ *Ibid.*

⁵⁷¹ LI Xueqin et XU Jijun, *Changjiang wenhuashi* [Histoire de la culture yangzienne], Nanchang, Jiangxi Jiaoyu chubanshe, 1995, p. 232.

⁵⁷² Série télévisée *Heshang* [L'élégie du fleuve], CCTV, diffusée en 1988.

symbole territorial pour renforcer l'unité du pays. L'État a retrouvé en cela, et mis délibérément en scène, une perception traditionnelle de son rôle d'aménageur suprême dans le dispositif chinois⁵⁷³.

Dans l'histoire, le bassin du Yangzi connaît un « mode de production typiquement asiatique »⁵⁷⁴, lequel dépend strictement de grands travaux hydrauliques et où l'organisation économique des sociétés humaines est fondée sur l'existence du fleuve, principale source énergétique⁵⁷⁵. Ce mode de production nécessite une organisation du travail et une structure de protection du territoire assurées et coordonnées par un État puissant. Dans les temps anciens, la classe dirigeante chinoise ne se définissait pas par la place qu'elle occupait dans les rapports de production, mais par son rôle d'appareil d'État et son pouvoir de contrôle du territoire ; elle bénéficiait du surplus du travail paysan. À la faveur de ce mode de « despotisme oriental » dont le pouvoir politique absolu favorise particulièrement les travaux hydrauliques, naît en même temps que la prospérité de l'économie agricole une véritable « société hydraulique »⁵⁷⁶. Les études de Wittfogel sur le despotisme oriental ont ainsi permis d'identifier en Chine une civilisation de grands travaux, qui ont d'abord été hydrauliques⁵⁷⁷.

Aujourd'hui, conscients de la décentralisation économique et de ses conséquences sur la montée en puissance inévitable des pouvoirs locaux, le maintien de la centralité et de l'unité du pays nécessite que l'État central porte une attention toute particulière aux imperfections du système politique lui-même. D'abord, la classe dirigeante use de ses prérogatives et lance de grands projets d'aménagement nationaux pour justement défendre sa structure politique autoritaire devant sa population et les observateurs d'autres pays ; ensuite, afin de rendre le système politique plus rationnel et de le légitimer, les décisions politiques s'orientent vers une voie qui s'inspire des réformes économiques mises en place. C'est ce double comportement politique qui permet au pouvoir communiste de lancer des chantiers gigantesques dans le bassin du Yangzi, même si, parfois, ces grands travaux sont contestés localement du fait des répercussions sociales et environnementales. Étant donné la nature, l'ampleur et la répercussion de ces grands chantiers dans le bassin du Yangzi, la politique d'aménagement

⁵⁷³ SANJUAN Thierry, « L'invention du Yangzi : linéarité fluviale, segmentation provinciale et métropolisation littorale », dans Jean-Paul Bravard et Thierry Sanjuan, dir., *op. cit.*, pp. 7-12

⁵⁷⁴ Karl Marx, *Préface à la contribution à la critique de l'économie politique*, Paris, Éditions sociales, 1972, pp. 3-4, (cf. note 248).

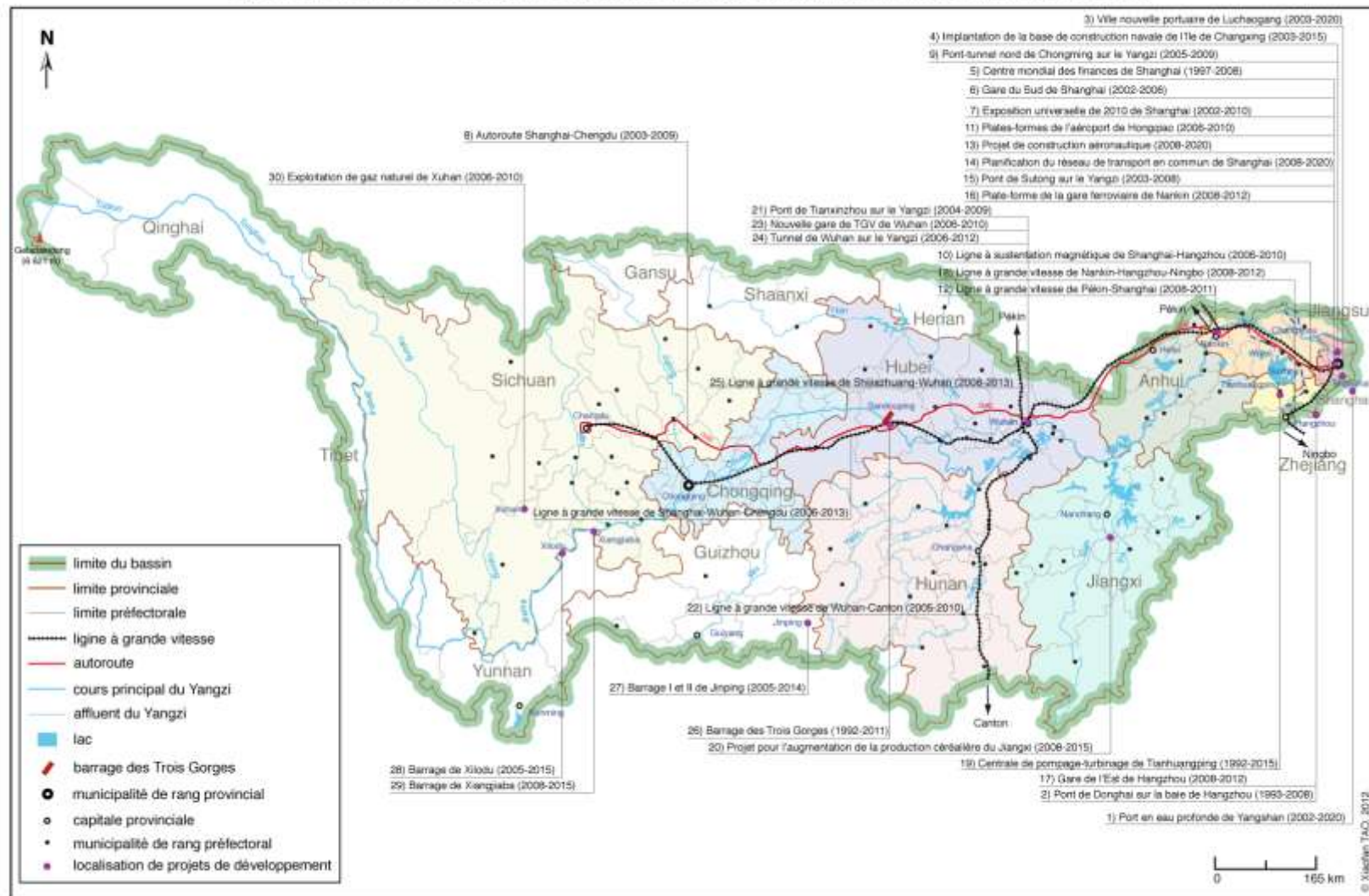
⁵⁷⁵ WITTFOGEL Karl August, *Oriental despotism, A comparative study of total power*, New York, Vintage Books, 1981, 556 pages.

⁵⁷⁶ S. Stelling-Michaud, *Le mythe du despotisme oriental*, Schweizer Beitrage zur Allgemeinen Geschichte, 1960, pp. 328-346.

⁵⁷⁷ WITTFOGEL Karl A. et VIDAL-NAQUET Pierre, « Histoire et idéologie : Karl Wittfogel et le concept de mode de production asiatique », *Annales Économies Sociétés Civilisations*, 19^e année, no. 3, 1964, pp. 531-549.

constitue un outil despotique permettant à l'État chinois de contrôler son territoire et de redonner à cet espace une équité spatiale.

Carte 46 : La répartition des grands travaux d'aménagement dans le bassin du Yangzi au XXI^e siècle



Source: Zhongguo ditu [Atlas de la Chine], Pékin, Zhongguo ditu chubanshe, 2011.

Tableau 34 : Les grands travaux d'aménagement du bassin au Yangzi du XXI^e siècle

N °	Région	Domaine des travaux	Travaux	Durée Prévue	Investissements prévus	Description	Fonctions
1	Shanghai	Infrastructure	Port en eau profonde de Yangshan	2002-2020	Plus de 70 milliards de yuans	<p>Situé dans la baie de Hangzhou, à environ 32 km au sud-est de Shanghai, l'ensemble des travaux de construction du port en eau profonde de Yangshan comporte trois principaux éléments : construction du port en eau profonde de Yangshan, du parc industriel et logistique de Luchaogang et du grand pont de la mer de Chine Orientale au-dessus de cette mer.</p> <p>La construction du port de Yangshan se déroule en trois phases. La première est achevée en 2005 avec la première dalle construite, laquelle occupe une superficie de 1,7 km². À elle seule, ses quais sont longs d'1,6 km et elle possède 5 docks d'amarrage en bassin profond (15,5 m). Elle est capable d'accueillir jusqu'à 2,2 millions d'EVP par an.</p> <p>La deuxième phase a été achevée en 2006, avec la construction de 4 docks d'amarrage, d'une capacité annuelle de 2,1 millions d'EVP au total.</p> <p>La troisième phase s'achève en 2010. Les deux tiers des bassins prévus sont creusés pour pouvoir jauger jusqu'à 170 000 tonnes. Les quais actuellement en service sont longs de 5,6 km et accueillent 16 docks d'amarrage. La capacité annuelle de chargement et de déchargement du port de Yangshan est de 9,30 millions d'EVP.</p>	Le port en eau profonde de Yangshan est le plus grand port de conteneurs chinois et le port le plus dynamique du monde. Sa construction est stratégique pour l'intégration au système économique mondial de Shanghai et du delta du Yangzi.
2	Baie de Hangzhou	Infrastructure	Pont de Donghai sur la baie de Hangzhou	1993-2008	16 milliards de yuans	Reliant la ville de Shanghai au port de Yangshan, ce pont maritime mesure 32,5 km de long, dont 26 km en continu au-dessus de la mer.	Partie intégrante des travaux de construction du port en eaux profondes de Yangshan, c'est le plus long pont maritime du monde.

N °	Région	Domaine des travaux	Travaux	Durée Prévüe	Investissements prévus	Description	Fonctions
3	Shanghai	Urbanisation	Ville nouvelle portuaire de Lingang	2003-2020	Plus de 120 milliards de yuans	Située à 50 kilomètres au sud du centre ville de Shanghai, la ville nouvelle de Luchaogang est implantée sur une superficie de 311,6 km ² , dont 133 km ² (environ 45 %) de terres artificielles. Les fonctions principales de cette ville seront résidentielles, touristiques, logistiques et porteront aussi sur la fabrication d'équipements et de fournitures de transport. Les prévisions de la planification font état d'une population future de 300 000 habitants.	La création de la ville nouvelle portuaire de Luchaogang fait partie du grand projet de construction du port de Yangshan. Elle est aussi une ville nouvelle importante pour limiter la centralisation de Shanghai et essayer d'en faire une agglomération multipolaire.
4	Shanghai	Transport	Implantation de la base de construction navale de l'île de Changxing	2003-2015	Plus de 35 milliards de yuans	Emprise du sol : 10 km ² ; Capacité de la production navale : 12 millions de tonnages par an, soit un tiers de la production navale nationale ; Capacité de la réparation navale : 3 millions de tonnages par an ; Nombre de cales de chantier : huit cales avec un tonnage supérieur à 500 000 tonnes.	La construction navale est un secteur étroitement lié à l'industrie de la défense et du développement de l'économie nationale. Elle constitue un indice nécessaire qui reflète le niveau industriel d'un pays. Depuis 1994, la Chine maintient son rang de troisième plus grand producteur naval mondial. Située à l'embouchure du Yangzi, la base de construction navale de l'île de Changxing est implantée sur un site en eau profonde. Son édification permet de consolider l'ensemble de la production navale du delta du Yangzi. Suivant la planification de Shanghai, l'île de Changxing devrait devenir la plus grande 1 ^{ère} mondiale en matière de fabrication d'équipements navals.

N°	Région	Domaine des travaux	Travaux	Durée Prévüe	Investissements prévus	Description	Fonctions
5	Shanghai	Finance	Centre mondial des finances de Shanghai	1997-2008	8,3 milliards de yuans	Avec ses 492 mètres de haut et 101 étages hors sol, cette tour est le point culminant de la ville de Shanghai.	La construction de la tour du centre mondial des finances de Shanghai a une valeur de symbole visant à montrer au monde entier la force du système financier moderne de Shanghai.
6	Shanghai	Transport	Gare du Sud de Shanghai	2002-2006	5 milliards de yuans	Emprise du sol : 60 ha ; Capacité d'accueil de plus de dix milles personnes. La gare relie deux lignes de métro, une ligne de tramway et une gare routière.	La gare du Sud de Shanghai est le principal nœud de communication pour le transport local de la municipalité de Shanghai. Elle joue aussi un rôle stratégique au niveau régional pour le delta du Yangzi, l'ensemble du bassin du Yangzi et de la côte sud-est chinoise.
7	Shanghai	Urbanisation et culture	Exposition universelle de 2010 de Shanghai	2002-2010	40 milliards de yuan	S'étendant sur 5,28 km ² divisés en cinq sections, le site de l'Exposition universelle de 2010 est situé au sud de Shanghai. L'exposition abrite de nombreux pavillons thématiques, nationaux ou régionaux. Les grandes entreprises chinoises et étrangères y sont également représentées par leurs propres pavillons.	L'Exposition universelle de 2010 consacre l'émergence métropolitaine shanghaienne, à travers sa capacité à organiser des manifestations internationales et son inscription effective dans le réseau des très grandes villes mondiales. À l'échelle locale, cette exposition contribue à accélérer les mutations des quartiers situés dans le sud de la municipalité
8	Shanghai	Transport	Autoroute Shanghai-Chengdu	2003-2009	Plus de 90 milliards de yuans	Cette grande artère longue de 2 154 km traverse six régions riveraines yangziennes.	Autoroute parallèle au Yangzi, cet axe autoroutier crée une belle artère péniérante contribuant à faciliter la communication est-ouest du bassin du Yangzi. Elle est particulièrement stratégique pour désenclaver les régions sous développées situées dans les haut et moyen Yangzi.

N °	Région	Domaine des travaux	Travaux	Durée Prévüe	Investissements prévus	Description	Influences
9	Shanghai	Transport	Pont-tunnel nord de Chongming sur le Yangzi	2005-2009	12,6 milliards de yuans	C'est un complexe de ponts et de tunnels reliant Shanghai à l'île de Chongming situé à l'embouchure du Yangzi. L'ensemble de l'ouvrage s'étend sur 25,5 km. Il comprend un tunnel de 8,95 km entre Shanghai et l'île de Changxing et un pont de 9,97 km entre l'île de Changxing et l'île de Chongming. Il faut y ajouter 6,68 km de routes de liaison.	Le projet vise à développer le tourisme, l'industrie et l'immobilier de Chongming par le biais d'une liaison rapide (environ vingt minutes de trajet pour rejoindre l'île depuis le district de Pudong).
10	Shanghai	Transport	Ligne à sustentation magnétique de Shanghai-Hangzhou	2006-2010	35 milliards de yuans	Le projet initial est de créer une ligne de Maglev de 175 km pour relier Shanghai et Hangzhou, avec une vitesse de 450 km/h dans les banlieues et 200 km/h lors du passage dans le centre ville.	À ce jour, la ligne Maglev mise en service est celle qui relie l'aéroport de Pudong et la station Longyang du métro ligne 2 (travaux terminés en 2004). Pour le reste, quelques travaux comme ceux de la rénovation des plates-formes de correspondance de l'aéroport de Hongqiao et de la gare de l'Est de Hangzhou ont été effectués, dans le cadre des travaux de construction du réseau ferroviaire à grande vitesse du pays, mais les autres lignes Maglev projetées n'ont toujours pas été mises en chantiers.
11	Shanghai	Transport	Plates-formes de l'aéroport de Hongqiao	2006-2010	47,5 milliards de yuans	D'une surface de 1,3 km ² , la plate-forme de l'aéroport de Hongqiao est un nœud de communication de lignes aériennes, de trains à grande vitesse, de trains Maglev, de trains régionaux, de voies de circulation autoroutière, et de lignes de transports en commun de Shanghai (bus, tramway, métro).	Cette plate-forme est un ouvrage à usage multiple servant notamment pour la construction du centre financier international de Shanghai.

N°	Région	Domaine des travaux	Travaux	Durée Prévue	Investissements prévus	Description	Fonctions
12	Shanghai	Transport	Ligne à grande vitesse de Pékin-Shanghai	2008-2011	220,94 milliards de yuans	Parcourant 1 318 km en 5 heures, cette ligne reliant Pékin et Shanghai circule à la vitesse maximale de 350 km/h. Le long de la ligne, 21 nouvelles gares modernes ont été créées.	Traversant sept provinces et municipalités, l'ensemble de cette ligne relie les régions urbaines de Pékin-Tianjin-Tangshan et celle du delta du Yangzi. Elle permet de soulager la tension du réseau ferroviaire entre Pékin et Shanghai.
13	Shanghai	Transport	Projet de construction d'usines aéronautiques	2008-2020	30-50 milliards de yuans	Un projet de développement de l'industrie aéronautique a été lancé dans la ville nouvelle de Luchaogang.	L'objectif est de développer la capacité de fabrication des avions, des moteurs par les chinois eux même.
14	Shanghai	Transport	Planification du réseau de transports en commun de Shanghai	2008-2020	Plus de 150 milliards de yuans	En 2010, Shanghai possède 12 lignes de métro, 268 stations et 420 km de voies. Le réseau du métro de Shanghai transporte 4,78 millions de voyageurs par jour, ce qui en fait le plus grand réseau de métro du monde. En 2020, le réseau comportera 18 lignes et desservira 524 stations, il aura une longueur de ligne totale de 970 km.	La construction du réseau de transports en commun de Shanghai traduit sa modernisation urbaine accélérée. Le gigantisme de ce système illustre l'inscription de Shanghai parmi les très grandes concentrations urbaines mondiales.
15	Jiangsu	Transport	Pont de Sutong sur le Yangzi	2003-2008	7,89 milliards de yuans	Reliant Suzhou et Nantong, ce pont long de 32,4 km, d'une portée de 1 088 m a le plus grand gabarit de navigation pour un pont (62 m de haut et 891 m de large), il détient plusieurs records du monde.	Afin de maintenir une bonne navigabilité sur le Yangzi, la construction de ce pont qui est celui le plus proche de l'embouchure du Yangzi, a nécessité des investissements très coûteux. Le pont autorise le passage de conteneurs standards de 500 000 t.

N °	Région	Domaine des travaux	Travaux	Durée Prévüe	Investissements prévus	Description	Fonctions
16	Nankin	Infra-structure	Plate-forme de la gare ferroviaire de Nankin	2008-2012	13,6 milliards de yuans	L'ouvrage comprend la gare ferroviaire de Nankin (2 km ²), le pont du défilé de Dasheng sur le Yangzi et 20 km de lignes ferroviaires. Cette plate-forme ferroviaire offre aux passagers une correspondance à la fois avec la ligne à grande vitesse, la ligne aérienne et le métro.	La gare du Sud de Nankin est la plus grande plate-forme ferroviaire du delta du Yangzi. Son édification a une répercussion importante non seulement pour le développement de la ville de Nankin, mais aussi pour l'ensemble du delta du Yangzi.
17	Hangzhou	Infra-structure	Gare de l'Est de Hangzhou	2008-2012	1,9 milliard de yuans	La plate-forme ferroviaire de l'Est de Hangzhou (240 000 m ²) offre aux passagers une correspondance à la fois avec la ligne à grande vitesse, le réseau ferroviaire régional, le métro, le bus, l'autoroute et la voie fluvial.	La gare de l'Est de Hangzhou, qui compte parmi les neuf plus importants nœuds de communication ferroviaire du pays, joue un rôle décisif pour renforcer la place de cœur-région de Hangzhou dans le delta du Yangzi.
18	Delta du Yangzi	Transport	Réseau ferroviaire régional de Nankin-Hangzhou-Ningbo	2008-2012	42,45 milliards de yuans	L'ensemble du réseau ferroviaire régional de Nankin-Hangzhou-Ningbo est long de 403 km. Le réseau est réservé aux lignes à grande vitesse.	Cette ligne rapide permet de réduire le temps de trajet entre Nankin et Ningbo qui est de 7-10 heures en train traditionnel mais de 2 heures en train à grande vitesse. Elle est stratégique pour faciliter la communication interne du delta du Yangzi.
19	Zhejiang	Énergie électrique	Centrale de pompage-turbinage de Tianhuang-ping	1992-2015	13,6 milliards de yuans	Actuellement, la puissance installée de cette station est de 1,80 millions de kW, la production électrique annuelle est de 31,16 milliards de kW h. La puissance installée projetée totale est de 4,2 millions de kW.	La production commerciale d'électricité approvisionne principalement Shanghai, Nankin et Hangzhou.

N°	Région	Domaine des travaux	Travaux	Durée Prévüe	Investissements prévus	Description	Fonctions
20	Jiangxi	Agri-culture	Projet d'augmentation de la production céréalière du Jiangxi	2008-2015	13,8 milliards de yuans	Ce projet a pour objectif que la superficie d'ensemencement du Jiangxi atteigne 38,8 millions d'hectares en 2015. La production par mu s'élèvera jusqu'à 431 kg. Pour arriver à cette finalité, plusieurs méthodes seront mises en places, telles que l'amélioration des infrastructures dans la campagne, le renforcement des techniques agricoles, la prévention contre les sinistres.	Ce projet agricole vise d'une part à renforcer la capacité de production céréalière du Jiangxi et d'autre part à augmenter le revenu des paysans (300 yuans/paysan).
21	Wuhan	Transport	Pont de Tianxinzhou sur le Yangzi	2004-2009	11 milliards de yuans	Sixième pont du Yangzi et deuxième pont mixte ferroviaire et routier implanté à Wuhan, le pont de Tianxinzhou est long de 4 657 m avec une portée de 504 m.	À l'échelle locale, ce pont fait partie de la troisième périphérie du réseau de transport urbain de Wuhan et doit renforcer la communication entre les deux rives du Yangzi. À l'échelle régionale, ce pont reçoit la ligne à grande vitesse de Wuhan-Canton et celle de Shanghai-Wuhan-Chengdu.
22	Wuhan	Transport	Ligne à grande vitesse de Wuhan-Canton	2005-2010	93 milliards de yuans	Longue de 995 km, cette ligne à grande vitesse dessert 11 stations dans les trois provinces du Hubei, Hunan et Guangdong. La vitesse maximale planifiée est de 350 km/h. Le temps de trajet de Wuhan à Canton est réduit de 8h en train traditionnel à 3h en train rapide.	Elle permet de désengorger la ligne Pékin-Canton.
23	Wuhan	Transport	Nouvelle gare de TGV de Wuhan	2006-2010	14 milliards de yuans	Cette plate-forme de 350 000 m ² comprend une gare ferroviaire et une station de métro.	En tant que plus grande gare de la Chine intérieure, cette plate-forme permet de consolider le rôle de nœud de communication de Wuhan dans le moyen Yangzi.

N °	R égion	Domaine des travaux	Travaux	Dur ée Pr évue	Investissements pr évus	Description	Fonctions
24	Wuhan	Transport	Tunnel de Wuhan sur le Yangzi	2006-2012	14, 9 milliards de yuans	Long de 3 096 m, avec un tronçon sous eau de 1 630 m, ce tunnel abrite une ligne de m étro traversant le Yangzi.	Il permet de renforcer les transports en commun à Wuhan.
25	Wuhan	Transport	Ligne à grande vitesse de Shijiazhuang -Wuhan	2008-2013	11,67 milliards de yuans	Longue de 840 km, cette ligne à grande vitesse dessert neuf gares dans trois provinces différentes. Avec une vitesse maximale variant entre 250 et 350 km/h, la durée de trajet en train entre Shijiazhuang et Wuhan passera de 7,8 h en train traditionnel à 3,3 h en train rapide.	Cette ligne fait partie de la grande art ère ferroviaire rapide d édi ée au transport des voyageurs de Pékin-Caton.
26	Yichang	Énergie hydro-électrique	Barrage des Trois Gorges	1992-2011	180 milliards de yuans	Long de 2 335 m et haut de 140 m, le barrage a une capacité de production électrique annuelle de 89,9 milliards de kilowattheures.	Les trois principaux objectifs de la construction du barrage sont la production de l'hydroélectricité, l'amélioration des conditions de navigation et la maîtrise du débit du fleuve pour la protection contre les inondations.
27	Guizhou	Énergie hydro-électrique	Barrage I et II de Jinping	2005-2014	46,8 milliards de yuans	Située sur le fleuve Yalong, la centrale hydro électrique a une puissance installée de 8,4 millions de kilowatts, et sa capacité de production annuelle est de 42,64 milliards de kilowattheures.	Exploitation de l'hydroélectricité dans le haut Yangzi.
28	Yunnan	Énergie hydro-électrique	Barrage de Xilodu	2005-2015	79,2 milliards de yuans	Située sur le fleuve Jinsha, la centrale hydro électrique a une puissance installée de 12,6 millions de kilowatts, et sa capacité de production annuelle est de 63,9 milliards de kilowattheures.	Deuxième plus puissant barrage hydro électrique du pays.
29	Yibin	Énergie hydro-électrique	Barrage de Xiangjiaba	2008-2015	43,4 milliards de yuans	Située sur le fleuve Jinsha, la centrale hydro électrique a une puissance installée de 6 millions de kilowatts, et sa capacité de production annuelle est de 30,75 milliards de kilowattheures.	Troisième plus puissant barrage hydro électrique du pays.

N °	Région	Domaine des travaux	Travaux	Durée Prévue	Investissements prévus	Description	Fonctions
30	Sichuan	Industrie gazi ère	Exploitation du gaz naturel de Xuhan	2006-2010	65 milliards de yuans	La capacité d'exploitation du gaz naturel de ce site est estimée à 251,08 milliards de mètres cubes.	L'exploitation du gaz naturel présente des enjeux géopolitiques. La commercialisation du gaz naturel permet d'une part d'accélérer le développement local des régions sous-développées du Sichuan et d'autre part de servir aux régions littorales développées qui ont besoin de cette énergie. Ce double intérêt contribue à renforcer la communication est-ouest du bassin.
31		Transport	Planification du réseau autoroutier national	1991-2007	Plus de 900 milliards de yuans	L'ensemble de ce réseau autoroutier est long de 35 000 km. Les lignes traversant le bassin du Yangzi sont les suivantes : les 4 lignes nord-sud de Tongjiang-Sanya, Pékin-Zhuhai, Chongqing-Beihai, Pékin-Fuzhou ; les trois lignes horizontales de Shanghai-Chengdu, Shanghai-Ruili, Hengyang-Kunming.	Douze grandes artères routières constituent l'ensemble de l'armature routière du pays. Elles permettent de renforcer la communication nord-sud, est-ouest du pays.
32		Énergie	Planification pour le développement de 13 bases hydroélectriques	1989-2050	Plus de 2 000 milliards de yuans	Sept bases hydroélectriques faisant partie de ce projet sont situées dans le bassin du Yangzi. Il s'agit de la base du fleuve Jinsha (10 stations), la base du fleuve Yalong (11 stations) la base du fleuve Dadu (17 stations), la base du fleuve Wu (11 stations), la base du cours supérieur du Yangzi, la base du Hunan occidental et la base du Zhejiang et du Jiangxi.	Ce projet permet de renforcer la production électrique du pays et de désenclaver les régions intérieures sous-développées.
33		Industri-alisation	Exploitation de la région de l'Ouest	2000-2020	Plus de 850 milliards de yuans	L'ensemble du haut Yangzi fait partie des régions que cible ce projet de développement.	Désenclaver les régions intérieures sous-développées dans une perspective d'équité spatiale.

N °	Région	Domaine des travaux	Travaux	Durée Prévüe	Investissements prévus	Description	Fonctions
34		Énergie	Transfert de l'hydroélectri-cité de l'Ouest vers l'Est	2001-2010	526,5 milliards de yuans	Pour le bassin du Yangzi, les principaux projets sont l'exploitation de l'énergie hydroéctrique dans le bassin hydrographique du fleuve Jinsha et les travaux de transfert de l'hydroéctricité vers la Chine de l'Est (la production hydroéctrique du barrage des Trois gorges n'est pas comptée dans ce projet).	La commercialisation de l'hydroélectricité entre l'Ouest et l'Est permet partiellement de réduire les disparités économiques régionales et de compenser la répartition inégale des ressources naturelles.
35		Énergie	Transfert d'une partie des eaux du Yangzi vers les régions du Nord	2002-2020	500 milliards de yuans	Les travaux comprennent la construction de trois itinéraires de voie d'eau (oriental, central et occidental), pour transférer directement 44,80 milliards de mètres cubes d'eaux du Yangzi vers les bassins récepteurs nordiques.	L'objectif est de résoudre les problèmes de pénurie en eaux dans la Chine du Nord et de diminuer les disparités économiques du bassin du Yangzi en s'appuyant sur une stratégie de redistribution équilibrée des ressources en eaux.
36		Énergie	Transfert du gaz naturel du Sichuan vers les régions littorales	2007-2010	62,7 milliards de yuans	La capacité de transfert annuelle de gaz par les pipe-lines est de 12-17 milliards de mètres cubes. L'ensemble du réseau, long de 1 720 km, traverse les régions riveraines yangziennes (sauf le Hunan et le Jiangxi).	La commercialisation du gaz naturel du Sichuan permet de mettre en valeur les ressources énergétiques et de renforcer l'économie locale.
37		Transport	Planification du réseau ferroviaire à grande vitesse pour le transport des voyageurs	2007-2020	Au moins 2 000 milliards de yuans	L'ensemble des lignes traversant le bassin du Yangzi sont les suivantes : trois lignes nord-sud : Pékin-Shanghai, Wuhan-Canton, Shijiazhuang-Wuhan ; deux lignes horizontales : Shanghai-Chengdu, Jiujiang-Nanchang, une ligne intermunicipale : Wenzhou-Ningbo.	La création de la ligne à grande vitesse a pour objectif de renforcer le développement économique et social. Elle permet d'intensifier la communication entre les différentes régions.

N °	R égion	Domaine des travaux	Travaux	Dur ée Pr évue	Investissements pr évus	Description	Fonctions
38		Transport	Planification du r éseau ferroviaire national	2008-2020	Plus de 3 500 milliards de yuans	Pour l'ensemble du pays, le r éseau ferroviaire commercial va d épasser 120 000 km, dont 16 000 km de lignes à grande vitesse.	Le renforcement du r éseau ferroviaire est un moteur pour le d éveloppement de l'économie nationale.

Sources : *Changjiang yan'an chengshi chanye chongzu fazhan guihua* [Planification pour la recomposition industrielle des villes riveraines yangziennes],

Wuhan, l'Association des liens entre les maires des villes riveraines du Yangzi, 2006, 116 pages ;

Changjiang liuyu zonghe liyong guihua [Planification pour l'aménagement du bassin du Yangzi], Commission des ressources en eau du bassin du Yangzi, 1990, 142 pages ;

Zhongguo shuidian fazhan guihua [Planification du d éveloppement hydro électricité de Chine], P ékin, ministère des Eaux et de l'Hydroélectricité, 1990, 206 pages ;

Guomin jingji he shehui fazhan de di ba, jiu, shi, shiyi ge wunian guifa fazhan gangyao

[VIII^e, IX^e, X^e, XI^e et XII^e Planifications quinquennales pour le d éveloppement de l'économie de Chine], 1990, 1995, 2000, 2005, 2010 ;

Zhongguo tielu zhongchangqi guihua [Planification et perspective pour le d éveloppement à moyen et long terme du r éseau ferroviaire de Chine],

P ékin, Conseil des affaires d'État, 2004, 72 pages ;

Zhongguo gaosu gonglu guihua [Planification pour le d éveloppement du r éseau autoroutier de Chine], P ékin, Conseil des affaires d'État, 2004, 42 pages ;

SANJUAN, Thierry, *Atlas de Shanghai*, Collection Atlas des mégapoles, Paris, Autrement, 2009, 88 pages.

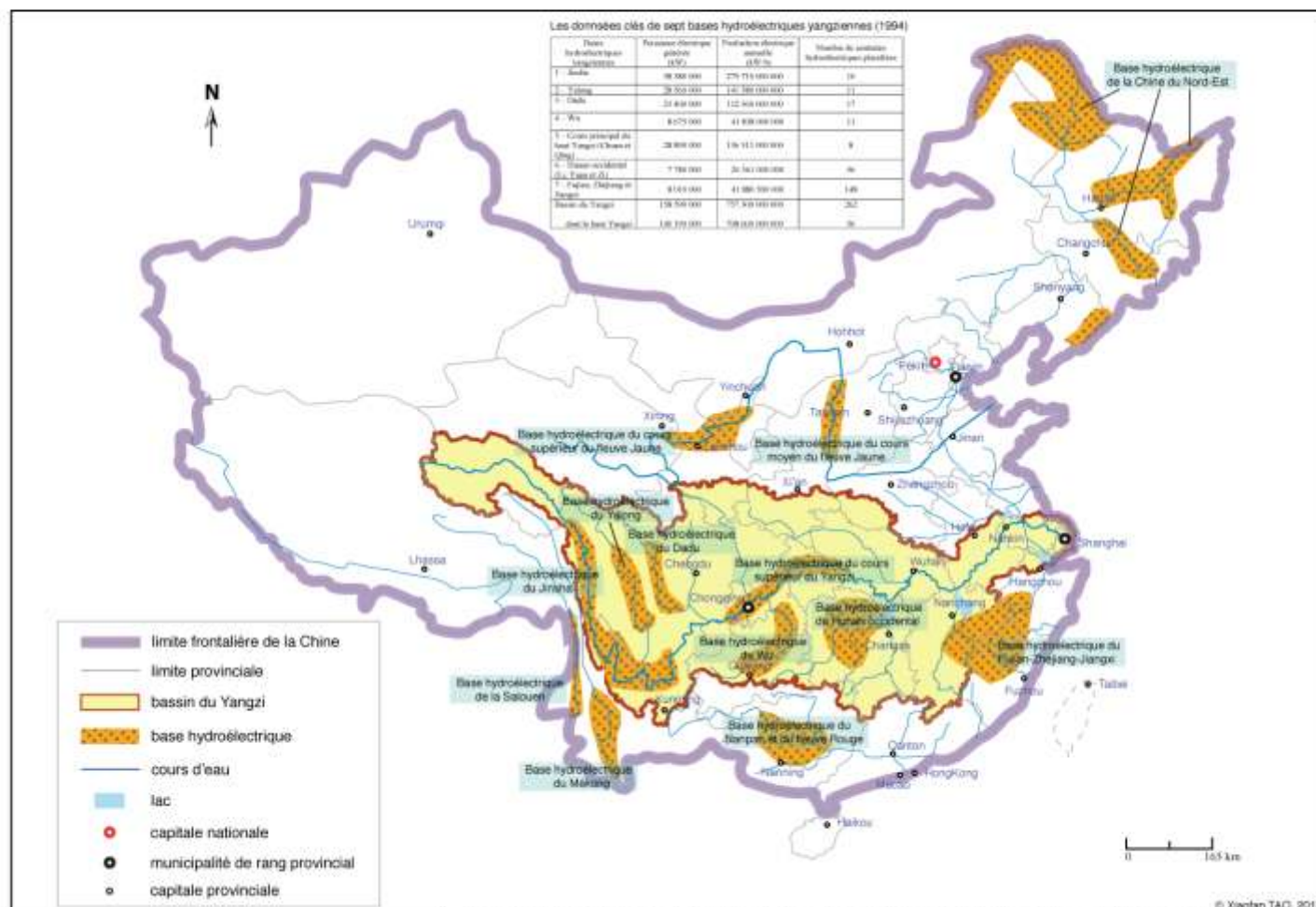
Cette série d'initiatives de grands travaux ambitieux, tient une place particulièrement importante dans les actions d'urbanisation, d'industrialisation, de développement des transports et d'exploitation des ressources énergétiques, elle a été initiée et pensée dès l'origine par l'État en tant que stratégie de développement national. En effet, vu l'ampleur des travaux et des investissements exigés, seul l'État a le pouvoir de mobiliser les moyens nécessaires.

VI.3. Les grands travaux d'exploitation de l'énergie hydro électrique

En Chine, les travaux hydrauliques jouent un rôle considérable pour stimuler le développement socio-économique du pays. À partir de la deuxième moitié du XX^e siècle, avec les progrès scientifiques obtenus dans l'hydroélectricité, l'édification de barrages-réservoirs multifonctionnels constitue un nouveau mode de développement pour la mise en valeur des ressources en eaux du Yangzi. La construction de barrages-réservoirs multifonctionnels est une priorité mentionnée dans chaque plan quinquennal depuis 1953 et fait partie des cinq objectifs fondamentaux de la planification pour le développement intégré du bassin du Yangzi⁵⁷⁸. Après plus d'un demi siècle d'évolution, il émerge dans la vallée du Yangzi sept grandes bases hydro électriques (*cf.* carte 47).

⁵⁷⁸ Les quatre autres objectifs sont l'urbanisation, l'industrialisation, le développement du réseau de transport et les travaux de protection contre les inondations. Source : *Changjiang liuyu zonghe guihua* [La planification pour le développement intégré du bassin du Yangzi], Commission pour la planification du bassin du Yangzi, 1999, pp. 12-13.

Carte 47 : La répartition des treize bases hydroélectriques en Chine



Source : Institut pour la planification des travaux hydrauliques et des centrales hydroélectriques, *Zhongguo daxingxing shuidianchan gailua nqi* [Atlas pour la planification des grandes et moyennes centrales hydroélectriques de la Chine], Pékin, Shuili shidian chubanshe, 1994, pp.26-27.

VI.3.1. Le développement des centrales hydroélectriques dans le bassin du Yangzi

Composé de plus de 3 600 cours d'eau, dont 1 090 sont exploitables en matière d'hydroénergie, le réseau hydrographique de la vallée du Yangzi fournit les plus importantes ressources hydroénergétiques de la Chine (plus de 60 % des réserves hydroénergétiques nationales). Avec un potentiel annuel moyen de 996 milliards de mètres cubes d'eau, on estime que les réserves en énergie hydraulique théorique (*shuili ziyuan lilun yuncang liang*) du bassin peuvent générer 278 millions de kilowatts, dont 82 % sont considérés comme exploitables à des fins de développement économique (*jingji kekai fa shuिनeng ziyuan zhuangji rongliang*). Au total, la puissance électrique générée serait de 228,32 millions de kilowatts, pour une production hydroélectrique annuelle de 1 049 milliards de kilowattheures (soit 56 % des réserves nationales et 60 % de la production nationale)⁵⁷⁹. Néanmoins, la répartition des ressources hydroénergétiques yangziennes connaît un fort déséquilibre. Contrairement au niveau socio-économique du bassin où le haut et le moyen Yangzi restent en arrière par rapport au bas Yangzi, la plus importante part des réserves hydroénergétiques yangziennes est concentrée dans le haut Yangzi. En particulier, 40,29 % des réserves hydroénergétiques du bassin sont issues de la vallée du Jinsha⁵⁸⁰. Cette particularité constitue un point d'appui pour lancer le projet de l'exploitation des hydroénergies du haut Yangzi afin de désenclaver ses régions sous-développées.

À partir des années 1980, l'industrialisation accélérée du bassin du Yangzi, qui découle de la réforme économique du pays, entraîne une forte augmentation des besoins en électricité. Dans l'espace yangzien, où la houille est une ressource rare, le retard pris dans l'exploitation hydroélectrique expose le bassin à une grave pénurie d'électricité. Il est malaisé d'imaginer que dans une province comme le Sichuan, qui fait partie des régions chinoises les plus riches en réserves hydroélectriques, la consommation d'électricité annuelle par habitant était, jusqu'à la fin des années 1980, inférieure de moitié à la moyenne nationale. Si l'on prend la dépense d'électricité comme un indice d'estimation du niveau de développement d'une région, la pénurie d'électricité, le retard de l'exploitation d'hydroénergie et le sous-développement du Sichuan sont trois éléments étroitement imbriqués. Sans doute le manque d'électricité est-il le

⁵⁷⁹ *Quanguo Shuili ziyuan fucha ziliao* [Les statistiques pour le pré-recensement hydroénergétique national de la Chine 2001-2003], Pékin, Bureau des recensements du Conseil des affaires d'État et Bureau national des statistiques, 2003, 24 pages.

⁵⁸⁰ Sur le Jinsha, la puissance électrique générée théorique est estimée à environ 112 millions de kilowatts. En termes de développement économique, le potentiel de la puissance électrique installée du Jinsha serait de 119 millions de kilowatts, et générerait une production hydroélectrique annuelle de 593 milliards de kilowattheures (soit 50 % de la production du bassin). Source : « *Quanguo Shuili ziyuan fucha ziliao* » [Les statistiques pour le recensement hydroénergétique national de la Chine], *Shuिनeng yu shuidian xuebao* [Journal de l'hydroénergie et de l'hydroélectricité], vol. 26, no. 15, 2005, pp. 21-49.

facteur prépondérant qui entrave dans le Sichuan l'essor des entreprises rurales dans les années 1980 et le développement de l'espace urbain dans les années 1990. À titre d'exemple, la région de Nanchong située sur le moyen Jialing est connue pour son déficit en électricité. Dans les années 1980, chaque année, deux cinquièmes des équipements industriels sont incapables de fonctionner en continu du fait d'un approvisionnement en électricité insuffisant. La consommation électrique annuelle par habitant de Nanchong est de 76 kW, soit un tiers de la dépense moyenne du Sichuan et un sixième du chiffre national⁵⁸¹.

Compte tenu de cette situation, à partir des années 1980, les travaux de construction de grandes centrales hydroélectriques (puissance électrique générée surpassant un million kilowatts) ont été lancés par l'État en tant que travaux publics et soutenus par le fond gouvernemental. Les deux grands barrages de Geheyan (1 212 000 kW, Hubei, sur le Qing) et de Wuqiangxi (1 200 000 kW, Hunan, sur le Yuan) ont été édifiés. Cependant, la politique de réforme économique appliquée durant les années 1980, qui privilégie davantage le développement des régions côtières, au détriment des régions intérieures, a eu pour conséquence de freiner considérablement le processus d'exploitation des grandes centrales hydroélectriques yangziennes. Pendant cette période, l'exploitation hydroénergétique a été principalement axée sur le cours inférieur du bassin, où se développe un grand nombre de petits et moyens barrages (puissance électrique générée inférieure à 300 000 kW). Dans les régions deltaïques, la condition hydrographique favorise l'implantation de centrales hydroélectriques à une échelle réduite, leur développement répond en particulier aux besoins énergétiques des entreprises rurales deltaïques. À la fin du XX^e siècle, en raison de l'exploitation accélérée des moyennes et petites centrales hydroélectriques, plus de 80 % des ressources hydroélectriques des régions deltaïques du Jiangsu, du Zhejiang et de Shanghai ont été mises à profit, tandis que le haut Yangzi, où se trouvent les régions les plus riches du pays en matière d'hydroénergie, n'a vu que 10 % de ses réserves hydroénergétiques mises en valeur⁵⁸². Ce phénomène explique pourquoi ce sont les moyennes et petites centrales hydroélectriques qui ont contribué plus à la production hydroélectrique du bassin du Yangzi durant les années 1980 et 1990. Avant la proclamation du projet de développement de l'Ouest en 1999 et l'achèvement du barrage des Trois Gorges, les grandes centrales hydroélectriques yangziennes, qui sont en nombre limité, ne réalisent qu'un peu plus de 10 % de la production

⁵⁸¹ ZHANG Lei et HUANG Yuanxi, *Xinzhongguo jianli yilai de shuinneng kaifa ziliao* [Les archives du développement de l'hydroénergie depuis la fondation de la République populaire de Chine], *Jingji dili* [Géographie économique], vol. 29, no. 9, 2009, pp. 1435-1440.

⁵⁸² MA Wenliang, « *Zhongguo shuidianneng de fazhan he zhanwang* » [Développement et perspective pour l'énergie hydroélectrique en Chine], *Dongbei shuidian xuebao* [Journal de l'hydroélectricité du Nord-Ouest], vol. 22, no. 5, 2006, pp. 98-99.

électrique de la vallée (plus de 70 % de la production électrique est produite par les centrales conventionnelles à chaudières⁵⁸³).

Avec l'accélération de l'industrialisation du bassin du Yangzi, l'exploitation hydroénergétique du haut Yangzi devient indispensable. Après l'ouverture de la vallée du Yangzi sur le monde extérieur en 1992 et la mise en place du projet de développement de l'Ouest en 1999, l'exploitation hydroénergétique s'intensifie dans les régions du haut Yangzi. Suivant la planification hydroélectrique du pays qui couvre la période 1989-2050, l'exploitation des sept bases hydroélectriques yangziennes constitue l'élément essentiel du projet. L'ensemble de leur puissance électrique générée devrait représenter un potentiel hydroélectrique de 158 590 000 kW, lequel fournira 757,3 milliards de kilowattheures de production électrique annuelle. D'ici là, plus de 75 % de la production hydroélectrique du pays sera assurée par le bassin du Yangzi⁵⁸⁴. Grâce à ce projet, au tournant du XXI^e siècle, plusieurs grandes centrales hydroélectriques yangziennes spectaculaires ont été édifiées : Ertan (3 300 000 kW, 2000, Sichuan, sur le Yalong) ; Sanbaxi (1 000 000 kW, 2006, Guizhou, sur le Wu), Shuibuya (1 600 000 kW, 2009, Hubei, sur le Qing), Pengshui (1 750 000 kW, 2008, Chongqing, sur le Wu) ; Trois Gorges (22 400 000 kW, 2009, Hubei, sur le Yangzi⁵⁸⁵). De plus, nombre de projets de construction de grandes centrales hydroélectriques (puissance installée supérieure à 300 000 kilowatts) dans le haut Yangzi ont été lancés et pour la moitié d'entre eux, les travaux ont été démarrés avant 2008⁵⁸⁶.

En tant qu'énergie considérée à la fois comme renouvelable et propre (bien qu'elle fasse parfois l'objet de contestations écologiques), l'hydroélectricité yangzienne semble la plus appropriée pour répondre à la forte demande d'énergie électrique générée par le développement industriel de la Chine méridionale. En réalité toutes les régions yangziennes connaissent une carence en charbon et en pétrole. Pour ces provinces riveraines, l'exportation de combustibles (charbon du Shanxi et du Shaanxi, pétrole du Xinjiang) va augmenter considérablement le coût de la production électrique à partir des centrales conventionnelles à chaudière⁵⁸⁷. En outre, du fait que les centrales à charbon ont un impact négatif sur

⁵⁸³ Les centrales les plus répandues en Chine sont constituées d'une chaudière et d'une turbine à vapeur (cycle de Rankine). Leur carburant est le plus souvent du charbon mais on trouve aussi des chaudières utilisant de la biomasse, du gaz naturel, du pétrole, du fioul ou des déchets municipaux. Source : MA Jiming, *Shuidianzhan* [Centrales hydroélectriques], Pékin, Zhongguo Shuili shuidian chubanshe, 2010, p. 19.

⁵⁸⁴ *Zhongguo nengyuan zhong changqi fazhan zhanlue yanjiu* [Recherche sur l'exploitation des ressources énergétiques à moyen et long terme en Chine (2030, 2050)], Pékin, Kexue chubanshe, 2011, pp. 46-54.

⁵⁸⁵ *Ibid.*

⁵⁸⁶ *Ibid.*

⁵⁸⁷ Suivant les prix indiqués au Sichuan en 2006, le coût de la production d'hydroélectricité est de 0,10 à 0,16 yuan/kW•h, tandis que l'électricité issue des carburants (le plus souvent du charbon) est de 0,25 à

l'environnement, et produisent une énergie non renouvelable, le développement des centrales hydroélectriques yangziennes est plus avantageux à un double titre : les ressources hydriques sont disponibles sur place et préservent mieux l'environnement (notamment pas d'émissions de dioxyde de soufre). De plus, dans certaines régions du haut Yangzi, où la population est clairsemée, implanter une centrale hydroélectrique a une répercussion sociale moindre, en termes de déplacement de population. Par exemple, la construction des quatre centrales hydroélectriques du bas Jinsha (Wudongde, Baihetan, Xiluodu et Xiangjiaba ; puissance électrique totale générée de 41 300 000 kW), entraîne le déplacement de 160 800 personnes, soit 13 % de la migration forcée provoquée par les travaux des Trois Gorges (puissance électrique générée de 18 200 000 kW). La surface des terres arables submergées dans le bas Jinsha est estimée à environ 9 600 ha, soit trois fois moins que celle des Trois Gorges (estimation officielle 28 000 ha)⁵⁸⁸. Ainsi, bien que la construction de grandes centrales hydroélectriques réclame un investissement de départ énorme, après l'édification de l'ouvrage, le coût afférant à la production économique d'hydroélectricité reste très bas⁵⁸⁹. En conséquence, ce système d'exploitation offre un gain économique à long terme très avantageux pour les compagnies de production⁵⁹⁰. Enfin, la disposition hydrographique du haut Yangzi favorise la construction de centrales hydroélectriques à très grande capacité énergétique, ce qui permet de mettre en place des projets de transmission hydroélectrique supra-régionale. Pour des raisons économique et politique, le développement des centrales hydroélectriques du haut Yangzi a été pensé pour équilibrer l'utilisation des ressources énergétiques du pays entre l'ouest à l'est⁵⁹¹. La majeure partie de la production

0,40 yuan/kW.h. Source : TANG Jiayou, « *Jinshajiang shuidian kaifa silu yanjiu* » [Recherche sur l'exploitation hydroélectrique du Jinsha], *Zhongguo shuiziyuan* [Les ressources en eau en Chine], no. 16, 2004, p. 34.

⁵⁸⁸ TANG Jiayou, *op. cit.*, pp. 34-37.

⁵⁸⁹ Comparée à la production électrique de la centrale conventionnelle à chaudière, la centrale hydroélectrique dépense très peu pour l'obtention de la matière première en eau, tandis que les frais pour l'extraction et le transport du charbon augmentent considérablement le coût de production de la centrale conventionnelle à chaudière.

⁵⁹⁰ Bien que les centrales hydroélectriques ne fournissent que 15 % de la production électrique du pays, elles font de gros bénéfices qui peuvent atteindre jusqu'à 64 % des revenus électriques. Source : MA Wenliang, *op. cit.*, p. 128.

⁵⁹¹ Le projet de transmission d'électricité de l'ouest à l'est de la Chine (*xidian dongsong*) a été initié par l'État, dans l'intention d'ajuster la répartition de l'énergie électrique du pays. Le processus fondamental est de produire l'électricité dans les régions occidentales, puis de l'envoyer aux régions littorales connaissant des carences d'énergie électrique. Conçu par les autorités chinoises depuis les années 1980, le projet a officiellement lancé en 1991. Trois itinéraires de transmission électrique ont été créés : 1) l'itinéraire septentrional sert principalement à transporter l'électricité issue des centrales conventionnelles à chaudières (elles utilisent le plus souvent du charbon) de la Mongolie intérieure, du Shanxi et du Shaanxi, ainsi que l'hydroélectricité en provenance du cours supérieur du fleuve Jaune, vers la région métropolitaine de Pékin-Tianjin-Tangshan ; 2) l'itinéraire central a pour vocation le transport d'hydroélectricité du haut Yangzi vers la Chine de l'Est (notamment le delta du Yangzi) ; 3) enfin l'itinéraire méridional contribue à expédier l'hydroélectricité du Yunnan, du Guizhou et du Guangxi, ainsi que l'électricité produite à partir des centrales conventionnelles à chaudières du Guizhou, vers la région

hydroélectrique du haut Yangzi ne sera pas consommée sur place par les collectivités locales, mais acheminée directement vers les régions industrielles chinoises littorales (notamment vers le delta du Yangzi et le delta de la rivière des Perles), où la carence en électricité devient de plus en plus grave. Ce projet, qui repose sur une stratégie de « transaction » (réaliser un investissement en cédant des ressources hydroénergétiques), sert à la fois à résoudre partiellement le manque en électricité de grands centres industriels du littoral et à stimuler le développement des régions du haut Yangzi, qui restent encore économiquement en retrait.

Conformément aux X^e et XI^e plans quinquennaux, ainsi qu'à la « planification prospective pour le développement hydroélectrique en 2020 », l'exploitation de l'hydroélectricité moteur de l'ouverture de la Chine occidentale, a été considérée comme une industrie de base pour accélérer le développement du haut Yangzi. La construction de barrages géants multifonctionnels associée à la transmission d'électricité vers les régions côtières constitue un programme complet, qui permet à la fois un désenclavement des provinces intérieures et une intégration territoriale du bassin yangzien. L'édification des grands ouvrages hydroélectriques du haut Yangzi – barrage de Gezhou, barrage d'Ertan et barrage des Trois Gorges – a permis l'interconnexion du réseau électrique de la Chine centrale (Sichuan, Chongqing, Hubei, Hunan, Henan, Jiangxi) avec celui de la Chine orientale (Shanghai, Jiangsu, Zhejiang, Anhui) et de la Chine méridionale (Guangdong, Guangxi, Hainan)⁵⁹². Une véritable répartition équilibrée du réseau électrique yangzien est en train d'émerger grâce à l'exploitation hydroélectrique du haut Yangzi. Suivant la planification, au total, 42 grandes centrales hydroélectriques (dont chacune a une puissance installée supérieure à 300 000 kW) seront édifiées avant 2020 dans le haut Yangzi⁵⁹³. Actuellement, la plupart de ces projets ont été mis en chantier. Nous tenons à citer quelques centrales hydroélectriques, parmi les plus importantes (puissance installée supérieure à un million de kilowatts), pour lesquelles les travaux de construction ont déjà démarré (cf. carte 48) :

métropolitaine du delta de la rivière des Perles. Le projet est une composante clé des efforts de la Chine pour développer les régions occidentales sous-développées et réduire les fortes disparités régionales économiques. Le coût du projet pour la période de 2001 à 2010 est estimé à 526,5 milliards de yuans (47,43 milliards d'euros environs). Source : WU Jinru, *Development prospect of UHV AC Power Transmission in China*, *Power System Technology*, vol. 29, no. 3, 2005, pp. 27-29.

⁵⁹² Autorisée par le Conseil des affaires d'État, et conformément au projet de transmission d'électricité de l'Ouest à l'Est de la Chine, la centrale hydroélectrique de Gezhou a débuté sa transmission électrique annuelle de 5 milliards de kilowattheures vers la municipalité de Shanghai en 1989. Le transfert d'électricité depuis la centrale hydroélectrique d'Ertan vers le delta du Yangzi a été débuté dès 2002. Le plus gigantesque producteur hydroélectrique chinois, le barrage des Trois Gorges, a commencé à fournir de l'électricité pour le delta de la rivière des Perles en 2004 et le delta du Yangzi en 2006. Source : *Zhongguo changjiang sanxia jitun gongsi ziliao* [Archives de la Corporation des Trois Gorges en Chine 1996-2007], Yichang, Yichang gongye chubanshe, 2007, pp. 21-22.

⁵⁹³ *Zhongguo shuidian fazhan yuanjing guihua* [Planification prospective pour le développement hydroélectrique en Chine 2006-2020], ministère des Eaux et de l'hydroélectricité 2006, pp. 25-27.

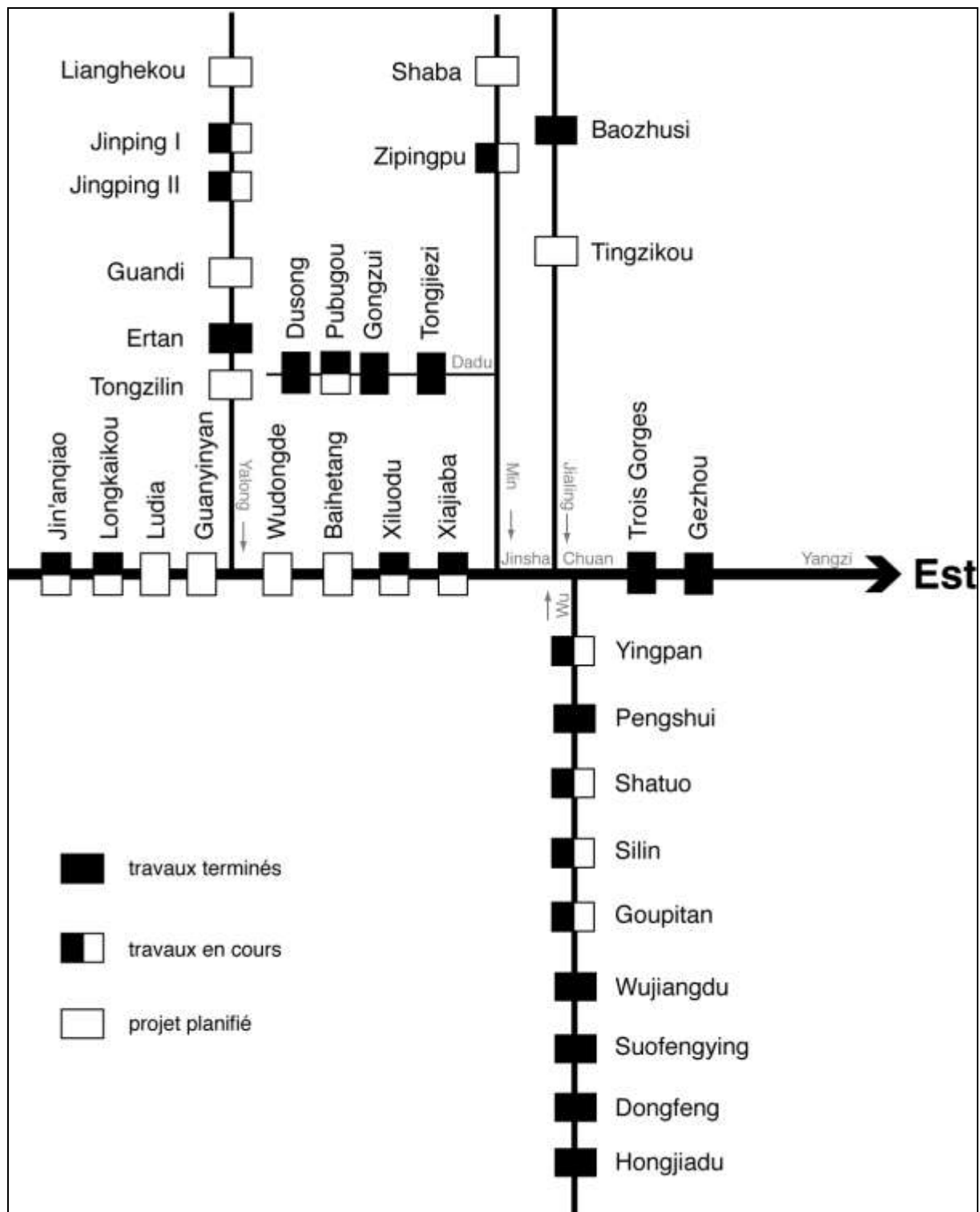
- sur le Jinsha, 12 centrales hydroélectriques (puissance installée supérieure à un million de kilowatts) ont été prévues, parmi lesquelles 4 voient leur construction débuter avant 2008, il s'agit des centrales de : Jian'anqiao (2 400 000 kW), Longkaikou (1 800 000 kW), Xiluodu (12 600 000) et Xianjiaba (6 000 000 kW) ;

- 4 ouvrages hydroélectriques seront implantés sur le fleuve Yalong : les barrages de Jinping I (3 600 000 kW) et de Jinping II (48 000 000 kW) ont vu leurs travaux démarrer respectivement en 2005 et 2007 ;

- 3 barrages sont en cours de construction sur le fleuve Dadu : Shuangjiankou (2 000 000 kW), Houziyan (1 760 000 kW) et Pubugou (3 600 000 kW) ;

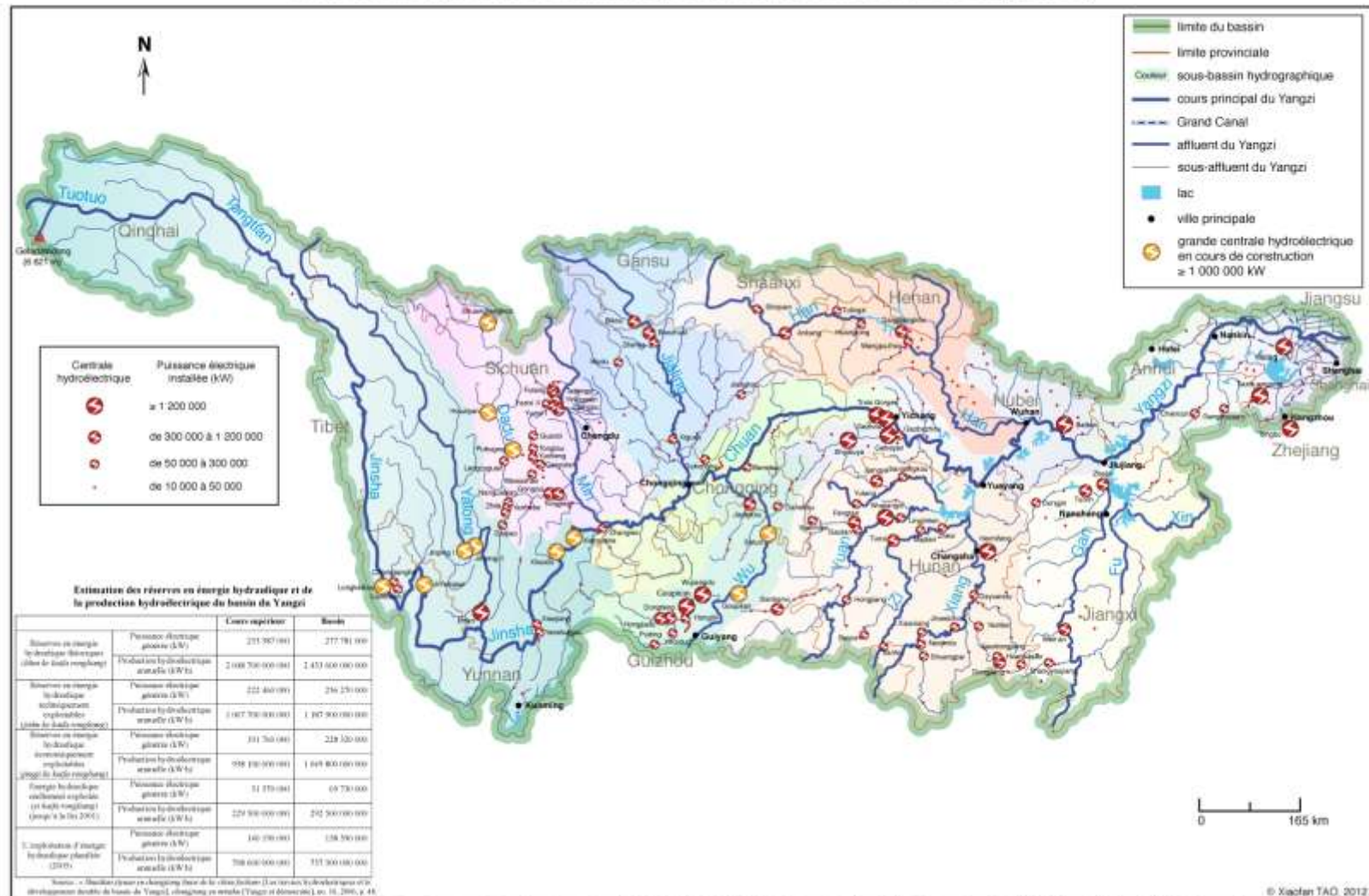
- enfin, sur le fleuve Wu, les grandes centrales hydroélectriques de Goupitan (3 000 000 kW) et Satuo (1 120 000 kW) sont en service depuis 2011.

Illustration 12 : L'implantation des grandes centrales hydro électriques dans le haut Yangzi



Source : Ministère des Eaux, *Changjiang nianjian* [Annuaire statistique du bassin du Yangzi], Wuhan, Changjiang nianjianshe, 2009, p. 264.

Carte 48 : La répartition des centrales hydroélectriques dans le bassin du Yangzi (2007)



Sources : Ministère des Eaux, Changjiang shuixian [Annuaire statistique du bassin du Yangzi], Wuhan, Changjiang shuixian, 2008 ; Changjiang shuixian [Atlas du bassin du Yangzi], Pékin, Zhongguo ditu chubanshe, 1999, p. 67 ; Institut pour la planification des travaux hydrauliques et des centrales hydroélectriques, Zhongguo dashuixian shuixian yanjiu yu shixi [Atlas pour la planification des grandes et moyennes centrales hydroélectriques de la Chine], Pékin, Shuili shixue chubanshe, 1994, pp. 26-27.

Photo 17 : Les travaux du barrage de Xiangjia (Jinsha) en cours de construction (2004)



Source : Photographie de Lei Jun, 2004.

Photo 18 : La cérémonie de lancement des travaux du barrage de Jinping I (Yalong)



Source : Photographie de Li Youming, le 11/12/2005, *Zhongguo sanxia jianshe* [La construction du barrage des Trois Gorges], no.6, 2005, p. 46.

Suivant le recensement le plus récent sur les ressources en eau en Chine (réalisé en 2005), la disposition des travaux hydroélectriques de la vallée du Yangzi présente les deux particularités suivantes : d'une part, les grandes centrales hydroélectriques⁵⁹⁴ peu nombreuses mais intensivement implantées dans le haut Yangzi, regroupent plus de 70 % de la totalité de la puissance hydroélectrique installée du bassin ; d'autre part, une flotte de centrales hydroélectriques à l'échelle réduite, beaucoup plus nombreuses, sont largement implantées dans l'espace rural ainsi que dans l'espace périurbain des grandes villes. À la fin de 2004, dans le bassin du Yangzi, il y a 107 grandes centrales hydroélectriques, qui ont une puissance électrique générée supérieure à 300 000 kW (mises en service ou en cours de construction). Avec une puissance électrique générée totale de 187 310 000 kW, elles contribuent à produire annuellement 862 milliards de kilowattheures d'électricité. Les très grandes centrales hydroélectriques, dont la puissance installée est supérieure à un million de kilowatts, sont au nombre de 52⁵⁹⁵. Ce sont elles qui fournissent la plus importante part de la production hydroélectrique du bassin, soit environ 62 % de la production hydroélectrique totale de la vallée du Yangzi⁵⁹⁶ (cf. tableau 35).

Tableau 35 : Les capacités de production des centrales hydroélectriques yangziennes
(de différente échelle)

Échelle de centrale hydroélectrique	Nombre	Puissance électrique générée (kW)	Production d'électricité annuelle (kW h)	Proportion de la production hydroélectrique par rapport à celle du bassin
Grande centrale hydroélectrique (≥ 300 000 kW)	107	187 310 000	862 000 000 000	73 %
(dont ≥ 1 000 000 kW)	52	158 300 000	737 300 000 000	62 %
Centrale hydroélectrique moyenne (5 000-300 000 kW)	357	38 810 000	181 700 000 000	15 %
Petite centrale hydroélectrique (< 5 000 kW)	5 284	30 160 000	144 200 000 000	12 %

Source : « *Quanguo Shuili ziyuan pucha ziliao* » [Les statistiques pour le recensement hydroénergétique national de la Chine], *Shuining yu shuidian xuebao* [Journal de l'hydroénergie et de l'hydroélectricité], vol. 26, no. 15, 2005, p. 42.

⁵⁹⁴ Les statistiques chinoises définissent la grande centrale électrique comme étant celle qui dispose d'une puissance installée supérieure à 300 000 kW.

⁵⁹⁵ Parmi ces 52 grandes centrales hydroélectriques yangziennes dont la production est supérieure à un million de kilowatts, 48 sont localisées dans le haut Yangzi.

⁵⁹⁶ *Quanguo Shuili ziyuan pucha ziliao* [Les statistiques pour le recensement hydroénergétique national de la Chine], *op. cit.*, pp. 28-29.

En raison d'une remarquable progression de la production hydroélectrique, rendue possible grâce aux grandes centrales hydroélectriques yangziennes, à la fin de 2004, la puissance hydroélectrique générée totale de la Chine atteint 104 500 000 kW et dépasse celle des États-Unis, la Chine devient ainsi le premier producteur mondial d'énergie hydroélectrique⁵⁹⁷. Cependant, si l'on prend l'indice de la puissance hydroélectrique générée par habitant, le degré de l'exploitation de l'énergie hydraulique de la Chine est encore modeste, et reste en arrière par rapport aux régions développées comme l'Amérique du Nord, l'Europe, ainsi que certains pays en développement : le Brésil, l'Inde et la Thaïlande. Quant au degré de l'exploitation hydroénergétique du bassin du Yangzi, sans parler du niveau moyen international, un écart important s'esquisse déjà entre le Yangzi et les autres grands bassins hydrographiques chinois. Le recensement hydroénergétique du pays souligne qu'à la fin de 2004, seulement 25 % du potentiel en hydroélectricité du bassin du Yangzi ont été exploités (même si l'on compte la centrale hydroélectrique des Trois Gorges en cours de construction) et environ 12 % de celui du haut Yangzi ont été mis en valeur⁵⁹⁸.

Suivant les statistiques portant sur l'état de l'exploitation hydroélectrique du bassin, en 2005, les provinces du Hubei, du Zhejiang et du Jiangsu comptent plus de 80 % de leur hydroélectricité mise en valeur ; celles du Hunan et du Jiangxi atteignent aussi un taux supérieur à 60 %⁵⁹⁹. Au total, dans les cours moyen et inférieur du bassin yangzien, seule la région du Hunan occidental et certains sous-bassins hydrographiques du Jiangxi ont des réserves hydroénergétiques encore abondantes. Cependant, dans la plupart de ces régions qui ont des espaces agricoles fortement peuplés, la submersion des terres arables et le déplacement des habitants entraînent des dépenses très élevées lors de l'implantation de nouveaux barrages. Le développement hydroélectrique yangzien doit ainsi reposer sur l'exploitation intensive de son cours supérieur et tout spécialement sur les fleuves Jinsha, Yalong et Dadu⁶⁰⁰. En perspective, les centrales hydroélectriques implantées dans les régions hautes yangziennes du Sichuan, du Yunnan, du Tibet et du Qinghai seront l'appui principal pour assurer l'approvisionnement électrique pour le développement industriel du bassin yangzien et la Chine orientale du XXI^e siècle⁶⁰¹. Selon les prévisions du plan de développement hydroélectrique du pays, jusqu'à 2010, le pourcentage estimé de l'exploitation

⁵⁹⁷ *Ibid.*, p. 32.

⁵⁹⁸ *Ibid.*, p. 36.

⁵⁹⁹ *Ibid.*, p. 38.

⁶⁰⁰ ZHANG Zhixuan, « *Tan zhongguo shuidian jidi yu shuidianzhan de kaifa jianshe* » [Discours sur les bases hydroélectriques et l'exploitation des centrales hydroélectriques], *Zhongguo dili zhishi* [Connaissances géographiques de la Chine], no. 4, 2004, pp. 21-22.

⁶⁰¹ *Ibid.*, p. 22.

en hydroélectricité des cours moyen et inférieur du Jinsha, du Yalong, du Dadu et du cours principal supérieur du Yangzi, devait être respectivement de : 3,10 %, 13,40 %, 25,60 % et 78,70 % ; ces résultats seront à la hausse jusqu'à 2020 : 54,90 % (Jinsha), 72,90 % (Yalong) et 86,90 % (Dadu) ; sauf pour le cours supérieur du Yangzi, qui devrait se maintenir autour de 78,70 %⁶⁰².

En somme, grâce au projet de développement de l'Ouest, les barrages multifonctionnels du haut Yangzi jouent un rôle de plus en plus important dans le développement économique du pays. Politiquement, ces ouvrages ont pour vocation de servir non seulement à la production d'électricité à usage industriel, mais aussi d'animer l'économie des régions occidentales sous-développées. Dans les régions du haut Yangzi, où les ressources naturelles sont abondantes, un retard persiste en matière d'urbanisation, de développement de transport et des infrastructures, la commercialisation des ressources hydroénergétiques est un moyen efficace pour obtenir les financements nécessaires pour pallier ces retards, et ainsi réduire les disparités économiques régionales. L'édification de grandes centrales hydroélectriques, ainsi que l'extension et la rénovation des réseaux électriques, contribuent à améliorer les infrastructures locales et à stimuler la consommation électrique de ces régions sous-développées. *A posteriori*, un développement de certaines industries – métiers de la construction, usines de production d'équipements électriques et hydrauliques : les câbles électriques, les pompes –, dont les activités sont en lien avec les travaux, se dessine.

Au sein du projet de développement de l'Ouest, les travaux hydrauliques constituent un apport primordial pour la mise en valeur du haut Yangzi. De plus, l'exploitation hydroélectrique du cours supérieur du bassin devrait profiter non pas uniquement aux régions sous-développées, mais aussi aux provinces riches. Ainsi, le programme de transmission de l'hydroélectricité du haut Yangzi vers le moyen et le bas Yangzi permet de créer un système de coopération électrique supra-provinciale, ce qui favorise l'unification d'ensemble du bassin en réduisant les inégalités régionales. Les travaux hydrauliques yangziens modernes ne servent pas uniquement au développement agricole, dorénavant ils ont une vocation plus complète puisqu'ils sont un élément vital du développement industriel, et ils prolongent leur intérêt dans la sphère urbaine en rendant la civilisation fluviale yangzienne plus prospère.

⁶⁰² *Zhongguo shuidian fazhan yuanying guihua* [Planification prospective pour le développement hydroélectrique en Chine 2006-2020], ministère des Eaux et de l'hydroélectricité 2006, p. 36.

Tableau 36 : La répartition des réserves hydro électriques dans le bassin du Yangzi
(classement par province)

Province	Réserves hydro électriques théoriques		Réserves hydro électriques techniquement exploitables			Réserves hydro électrique économiquement exploitables			Niveau de l'exploitation hydro électrique atteint (%)
	Puissance électrique g é n é r é e (kW)	Production électrique annuelle (kW h)	Nombre de centrales hydro-électriques	Puissance électrique install é e (kW)	Production électrique annuelle (kW h)	Nombre de centrales hydro-électriques	Puissance électrique install é e (kW)	Production électrique annuelle (kW h)	
Sichuan	143 514 700	1 257 189 000 000	1992 + 27/2*	120 040 000	612 159 000 000	1 836 + 19/2	103 270 700	523 289 000 000	13,60 %
Chongqing	22 964 300	201 167 000 000	421	9 808 400	44 578 000 000	323	8 195 900	37 804 000 000	15,90 %
Hubei	17 204 500	150 712 000 000	704 + 2/2	35 540 500	138 631 000 000	649 + 2/2	35 355 900	138 045 000 000	88,60 %
Hunan	13 270 400	116 251 000 000	967 + 2/2	12 020 900	48 619 000 000	769 + 2/2	11 349 800	45 758 000 000	57,00 %
Jiangxi	4 858 100	42 557 000 000	533	5 162 900	17 096 000 000	448	4 161 900	13 774 000 000	39,50 %
Anhui	3 122 000	27 350 000 000	157	1 074 000	3 000 000 000	144	996 000	2 730 000 000	57,10 %
Zhejiang	6 136 800	53 759 000 000	1 070 + 4/2	6 643 800	16 146 000 000	1 067 + 4/2	6 613 200	16 072 000 000	66,60 %
Jiangsu et Shanghai	1 738 100	15 220 000 000	22	57 900	173 000 000	14	22 400	67 000 000	38,70 %
Bassin du Yangzi	277 808 000	2 433 598 000 000	5 748	256 272 900	1 187 899 000 000	4 968	228 318 700	1 049 834 000 000	22,48 %

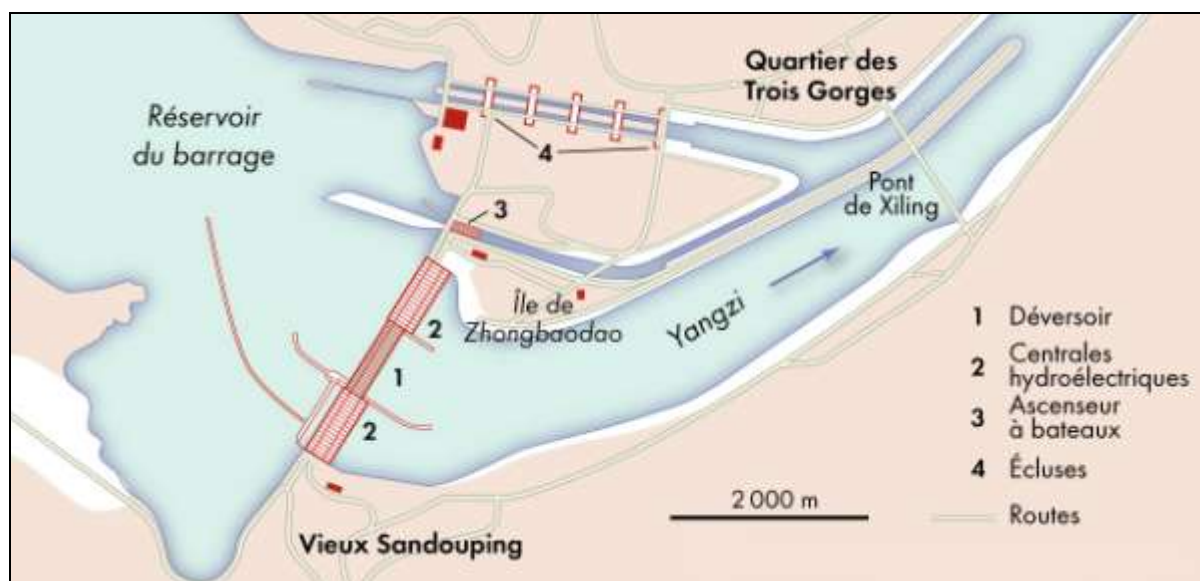
Source : Commission des ressources en eau du bassin du Yangzi, *Changjiang liuyu ditu* [Atlas du bassin du Yangzi], Pékin, Zhongguo ditu chubanshe, 1999, p. 98.

* N/2 (/2 signifie que le barrage est situé dans les confins de deux provinces)

VI.3.2. Le barrage des Trois Gorges

Le barrage des Trois Gorges tient une place d'importance dans le développement hydraulique en Chine. Non seulement parce qu'il est le plus gigantesque ouvrage hydroélectrique du monde⁶⁰³, mais aussi car il est considéré comme le nouveau symbole d'une Chine moderne : la Grande Muraille du XXI^e siècle, qui prône au développement de la Chine occidentale.

Carte 49 : Le barrage des Trois Gorges



Source : *Three Gorges Project*, CTGPC, 1999, source reprise dans SANJUAN Thierry, *Atlas de la Chine*, Paris, Autrement Courrier international, 2011, pp. 14-15.

⁶⁰³ La construction du barrage des Trois Gorges détient plusieurs records mondiaux : 1) le réservoir des Trois Gorges se classe au 24^e rang mondial quant au volume de retenue des eaux, mais il se classe au premier rang quant à sa capacité de retenue des eaux de crues (avec 22,15 milliards de mètres cubes de volume réservés aux crues du Yangzi, le réservoir peut réduire considérablement le débit des crues (de 27 000 m³/s à 33 000 m³/s), ce qui permet de protéger plus de 15 000 000 d'habitants et 4 600 000 ha de terres cultivées situées dans les moyen et inférieur du Yangzi) ; 2) le barrage est équipé d'une centrale hydroélectrique dont la puissance installée (700 000 kW x 26 turbines = 18 200 000 kW) et la production hydroélectrique (84,68 milliards de kilowattheures annuels) sont les plus puissantes du monde (la deuxième centrale hydroélectrique mondiale, celle d'Itaipu a une puissance installée de 12 600 000 kW) ; ajoutons que la diamètre de chaque turbine est de 9,5 m, soit un diamètre supérieur à celui des turbines du barrage de la Grand Coulee (États-Unis, 9,223 m), qui détenait auparavant le record mondial en la matière ; 3) le barrage des Trois Gorges est le barrage le plus long du monde (2 309,47 m) ; 4) ce barrage ne fait pas partie des hauts barrages mondiaux (actuellement, le plus haut barrage mondial est celui de la grand-Dixence, 285 m), mais il est celui qui a nécessité de couler le volume le plus important de béton pendant sa construction (27 940 000 m³ de béton, soit 1,6 fois plus que barrage de Sayano Shushenskaya en Sibérie) ; 5) le barrage est équipé d'échelles d'écluses fluviales les plus hautes du monde (5 sas de 280 x 34 x 5 m, de 25 m de chute chacune, chaque échelle est prévue pour des convois de barges de 10 000 t). Ces écluses fluviales possèdent aussi la charge hydraulique la plus élevée du monde (113 m) ; 6) le barrage dispose de l'ascenseur à bateaux le plus gigantesque du monde, avec un bac de 120 x 18 x 3,5 m pour des bateaux de 3 000 t. La hauteur maximale est de 113 m ; enfin, 7) l'impact social de la construction du barrage des Trois Gorges est là aussi un record puisque les travaux ont provoqué la migration forcée de 1,6 million de riverains du Yangzi et a occasionné l'engloutissement de 20 districts (ou arrondissements) de Chongqing et du Hubei (dont 2 villes, 11 districts et 116 bourgs doivent totalement ou partiellement à reconstruire). Source : Ji Changhua, *Changjiang sanxia gongcheng jiaodian guanzhu* [Les points essentiels du débat sur la construction du barrage des Trois Gorges], Wuhan, Changjiang chubanshe, 2007, pp. 6-9.

Tableau 37 : Les chiffres du barrage des Trois Gorges

Localisation	
Localisation	Sandouping, Yichang, Hubei
Cours d'eau	Yangzi
Coordonnées géographiques	Latitude : 30°49'48" Nord Longitude : 111°00'41" Est
Objectifs et impact	
Vocation	- Production d'hydroénergie, - Contrôle des crues - Navigation
Année de début des travaux	1993
Année de mise en service	2003
Année de fin des travaux	2009
Structure	
Type de barrage	barrage poids-béton
Composants	- Un barrage - Deux groupes de générateurs - Un équipement pour la navigation
Volume de béton coulé	27 940 000 m ³ de béton
Longueur du barrage	2 309,47 m
Hauteur du barrage	101 m (par rapport au lit du fleuve)
	185 m (en altitude, par rapport à Wusongkou à l'embouchure)
Réservoir	
Altitude du réservoir	175 m
Volume du réservoir	39,3 milliards de mètres cubes (dont 22,15 m ³ réservés aux crues du Yangzi)
Surface du réservoir	1 084 km ²
Centrale hydro électrique	
Générateurs	26 générateurs de 700 000 kW chacun
Capacité énergétique installée	18 200 000 kW
Production électrique annuelle	84 680 000 000 kW h
Équipements de navigation	
Écluses	2 échelles d'écluses parallèles composées chacune de 5 sas de 280 x 34 x 5 m, de 25 m de chute chacune
Ascenseur à bateaux	Un bac de 120 x 18 x 3,5 m pour des bateaux de 3 000 t au plus
Migration forcée	
Personnes déplacées	1 630 000 habitants

Source : *Sanxia gongcheng niannian* [Annuaire statistique des travaux du barrage des Trois Gorges], Yichang, Compagnie du barrage des Trois Gorges, 2008.

Tableau 38 : Estimation des ressources hydro énerg étiques exploitables du Yangzi

Tron çon	Puissance électrique g éné é (kW)	Production électrique annuelle (kW h)
Cours principal	90 650 000	472 300 000 000
Source-Yibin	58 910 000	323 400 000 000
Yibin-Yichang	31 740 000	148 900 000 000
Affluents	106 590 000	555 200 000 000
Source-Yibin	30 000 000	180 700 000 000
Yibin-Yichang	50 100 000	261 400 000 000
Yichang-embouchure	26 490 000	113 100 000 000
Bassin du Yangzi	197 240 000	1 027 500 000 000

Source : Commission des ressources en eau du bassin du Yangzi, *Changjiang liuyu ditu* [Atlas du bassin du Yangzi], Pékin, Zhongguo ditu chubanshe, 1999, p. 98.

La capacité hydro énerg étique cumulée sur le cours principal du Yangzi représente le potentiel le plus élevé du monde⁶⁰⁴ (cf. tableau 38). L'exploitation des hydroénergies sur le Yangzi est un projet ambitieux, déjà à l'ancien du parti nationaliste chinois. Ainsi, le fondateur de la République de Chine, Sun Yat-Sen, dans son fameux *Développement international de la Chine* (*Jianguo fanglue*), imagine un barrage gigantesque avec une puissance installée de 30 millions de kilowatts à la sortie des Trois Gorges⁶⁰⁵. La visite du site par l'expert américain John L. Savage, en 1944, a eu pour résultat la rédaction de l'« Enquête sur la construction du barrage des Trois Gorges », qui suggère un ouvrage situé à 25 km en amont de Yichang, avec une puissance électrique g éné é de près de 11 millions de kilowatts⁶⁰⁶. Suite aux inondations désastreuses de 1954, l'idée est relancée cette fois par le fondateur de la République populaire de Chine, Mao Zedong, et un projet sino-soviétique prévoit la construction du barrage des Trois Gorges, haut de 235 mètres et capable de produire 150 milliards de kilowattheures sur le cours principal du Yangzi⁶⁰⁷. Dès le départ, force est d'admettre la richesse des projets mais, du fait des perturbations politiques, les travaux se sont enlisés. Il faut attendre les années 1970, pour que le projet réapparaisse à l'occasion d'un manque crucial d'électricité qui vient freiner

⁶⁰⁴ En matière de débit annuel, le Yangzi est derrière l'Amazone, le Mississippi et le Gange, cependant, avec un dénivelé de 5 400 m entre la source et l'embouchure, 2,78 milliards de kilowatts de réserve en énergie hydraulique théorique, dont 2 424 milliards de kilowattheures de production hydroélectricité théorique, le Yangzi détient le record mondial en matière de potentiel hydro énerg étique. En outre, comme le Yangzi est un des rares grands fleuves à parcourir uniquement un seul pays, l'exploitation des ressources en eaux sur celui-ci est plus favorable par rapport aux autres grands fleuves traversant plusieurs pays. Source : MA Wenliang, *op. cit.*, p. 110.

⁶⁰⁵ Sun Yat-sen, *Sun Zongshan wenxuan* [Œuvres choisies de Sun Yat-sen], Shanghai, Jiuzhou chubanshe, 2011, pp. 221-267.

⁶⁰⁶ Li Peng, *Lipeng lun sanxia* [Li Peng et sa critique sur les travaux du barrage des Trois Gorges], Yichang, Changjiang sanxia chubanshe, pp. 112-115.

⁶⁰⁷ *Ibid.*, p. 169.

le développement des régions du moyen et bas Yangzi. Les autorités limitent alors leurs ambitions à la construction du barrage de Gezhou (38 km en aval du barrage des Trois Gorges), tout en se préparant au « réel combat » que constitue la mise en pratique du projet des Trois Gorges. La première phase de construction de Gezhou s'achève à la fin des années 1980 et le gouvernement chinois remet à l'ordre du jour le projet des Trois Gorges dans le cadre du VI^e Plan quinquennal (1981-1985)⁶⁰⁸.

Au début des années 1990, face à des défis plus que jamais d'actualité : inondations désastreuses régulières du Yangzi, très mauvaise navigabilité sur le Chuan (tronçon du Yangzi entre Yibin et Yichang), approvisionnement insuffisant en électricité et sous-développement des régions du haut Yangzi, l'État décide de lancer les travaux de construction du barrage des Trois Gorges, qui doivent répondre à trois principaux objectifs : maîtriser le débit du Yangzi pour diminuer la fréquence des inondations au niveau du cours moyen du Yangzi ; améliorer la navigabilité du fleuve Chuan ; avoir une production hydroélectrique qui réponde aux besoins croissants générés par le développement économique des grandes villes chinoises du Sud-Est⁶⁰⁹. Ainsi, autorisé par l'Assemblée nationale en 1992, le chantier du barrage des Trois Gorges a démarré en 1993. En 2000, le Yangzi est dévié et, en 2004, la centrale a commencé sa production commerciale d'électricité. En mai 2006, Li Yong'an (directeur général de la société de construction du barrage) annonce aux Chinois que les travaux du barrage sont bien terminés. Fin 2008, la 26^e turbine est mise en fonction et le niveau du réservoir atteint 172 m⁶¹⁰.

Malgré de lourdes conséquences sociales et environnementales, aujourd'hui, nous estimons que le fonctionnement du barrage des Trois Gorges a atteint ses trois objectifs initiaux, notamment en ce qui concerne la protection contre les inondations. Premièrement, restant au cœur de la politique d'aménagement du bassin du Yangzi, les ouvrages hydrauliques du barrage des Trois Gorges sont un outil essentiel pour la gestion des inondations des cours moyen et inférieur du Yangzi. Leur localisation stratégique en aval du Chuan permet la régularisation effective des crues originaires de l'amont du Yangzi. Avec un seuil d'absorption des crues de 22,15 milliards de mètres cubes d'eaux, le réservoir des Trois Gorges permet une amélioration considérable du contrôle des inondations de la section du Jing (tronçon du Yangzi entre Zhicheng et Chenglingji).

⁶⁰⁸ *Ibid.*, pp. 164-160.

⁶⁰⁹ SANJUAN Thierry et BERAUD Rémi « Le barrage des Trois Gorges entre pouvoir d'État, gigantisme technique et incidences régionales », dans Yves Lacoste, dir., *Géopolitique de l'eau*, Paris, Hérodate, no. 102, 2001, p. 19.

⁶¹⁰ *Changjiang nianjian* [Annuaire statistique du bassin du Yangzi], *op. cit.*, p. 228.

D'abord, pour les inondations dont la fréquence varie de 10 à 100 ans, la mise en place du réservoir des Trois Gorges vise à réduire le débit des eaux de crues afin que le niveau des eaux, lorsque le Yangzi rejoint la ville de Shangshi, ne dépasse pas 44,50 m. Cette précaution a permis de ne plus recourir aux quatre bassins de dérivation (*fenhongqu*) du fleuve Jing. Pour ce qui est des inondations millénaires, la plus spectaculaire jamais enregistrée étant celle de 1788, l'utilisation du réservoir des Trois Gorges associée à celle des bassins de dérivation et autres réservoirs permet de contrôler le pic de crues en maintenant la vitesse du débit des eaux en dessous de 80 000 m³/s, lorsqu'elles arrivent au niveau de la ville de Zhicheng. Après l'adduction des excès d'eaux vers les bassins de dérivation, le niveau de crues sera limité à 45 m exactement au niveau de la ville de Shashi. Les deux rives du Jing resteront ainsi complètement sécurisées⁶¹¹.

Ensuite, pendant les années de crues normales, le réservoir des Trois Gorges assure la sécurité des cours moyen et inférieur. Il n'est plus nécessaire d'ouvrir des brèches dans chacun des 24 bassins de dérivation du lac Dongting (près de Chenglingji), en effet, il suffit désormais de pratiquer, dans quelques bassins, des ouvertures partielles, réservées aux crues issues des inondations des affluents du lac Dongting. Face aux crues décennaires comme celle de 1994, la protection des rives doit reposer sur l'association du réservoir des Trois Gorges à la mise en service des bassins de dérivation. Néanmoins, la surface submergée des bassins de dérivation du Dongting sera considérablement réduite. En cas de grande inondation séculaire, le réservoir des Trois gorges permet de réduire le volume englouti des bassins de dérivation du Jing et du Chenglingji (Dongting) : auparavant de 32 milliards de mètres cubes, il est depuis la mise en service du réservoir de 21,80 milliards de mètres cubes. Un tiers des terres cultivées et urbanisées faisant partie des bassins de dérivation du cours moyen sera préservé⁶¹².

Enfin, la mise en service du réservoir des Trois Gorges a une répercussion stratégique pour protéger la mégapole Wuhan des inondations yangziennes. L'utilisation conjointe du réservoir des Trois Gorges (22,20 milliards de mètres cubes réservés aux crues du Yangzi)⁶¹³, de celui de Danjiangkou (capacité de retenir 7,20 milliards de mètres cubes d'eau de crues venues du haut Han), et des bassins de dérivation yangziens situés en amont de la municipalité (44,20 milliards de mètres cubes), permet de contenir au total 73,60 milliards de mètres cubes

⁶¹¹ NIE Rongfang, *Sanxia gongcheng yu dongtinghu* [Le barrage des Trois Gorges et le lac Dongting], Changsha, Hunan renmin chubanshe, 2001, pp. 97-101.

⁶¹² *Ibid.*, pp. 101-105.

⁶¹³ La capacité du réservoir des Trois Gorges est de 39,30 milliards de mètres cubes d'eau, dont 22,20 milliards de mètres cubes sont réservés aux crues yangziennes, *Ibid.* p. 111.

d'eau de crue⁶¹⁴. Les risques d'inondation de la ville de Wuhan sont dorénavant considérablement atténués.

Grâce au réservoir des Trois Gorges, la flexibilité et la fiabilité de la gestion des inondations du Yangzi sont donc sensiblement améliorées et les pertes humaines dues aux inondations sont réduites dans les cours moyen et inférieur du Yangzi. La menace d'inondations des villes riveraines et des régions de polders est diminuée, et des conditions favorables sont créées pour la réadaptation et l'amélioration complètes du cours moyen, notamment dans la région du lac Dongting.

Deuxièmement, dans le cours supérieur, où les chenaux yangziens étaient auparavant très difficilement navigables⁶¹⁵, suite aux travaux du barrage des Trois Gorges et l'aménagement des chenaux du fleuve Chuan, la navigabilité s'est aujourd'hui considérablement améliorée. Pendant les années 1990, la profondeur des voies navigables entre Chongqing et Yichang s'est maintenue à 1,80 m. Conséquence de la montée des eaux dans le réservoir des Trois Gorges, aujourd'hui, la profondeur est d'environ 2,70 m. La montée des eaux du réservoir du barrage des Trois Gorges jusqu'à 172 m (en novembre 2008) permet aux eaux de retour du réservoir de couler jusqu'au Hubei. La profondeur et la surface du fleuve Chuan sont considérablement élargies, ce qui s'accompagne d'une importante réduction du débit du fleuve. Les chenaux de l'ensemble du fleuve Chuan sont navigables de jour comme de nuit. De ce fait, le tronçon entre Chongqing et Yichang, long de 660 km, est désormais pourvu uniquement de chenaux de première catégorie, et non plus de chenaux de troisième catégorie. Grâce à la régulation du réservoir, théoriquement, même pendant la saison de sécheresse, le maintien de la profondeur du fleuve Chuan assure à un navire de 10 000 t de pouvoir remonter jusqu'à Chongqing. Pour l'ensemble de la région des Trois Gorges, avec 106 cours d'eau qui deviennent navigables, 1 760 km de nouveaux chenaux navigables s'ajoutent au réseau. En amont de Chongqing, grâce aux travaux d'aménagement des chenaux, le tronçon entre Shuifu (dans le Yunnan, près de Yibin) et Chongqing appartient désormais à la troisième catégorie de chenaux⁶¹⁶.

Troisièmement, au plan de la production électrique, même si la production hydroélectrique du barrage demeure encore insuffisante face aux besoins croissants en électricité des villes chinoises du Sud-Est, avec 84,68 milliards de kilowattheures d'alimentation électrique

⁶¹⁴ *Ibid.* pp. 111-112.

⁶¹⁵ Avant la montée des eaux du réservoir du barrage des Trois Gorges, plusieurs chenaux du haut Yangzi étaient difficilement navigables à cause des bas-fonds et des écueils. Certains tronçons n'étaient navigables que de jour et en sens unique.

⁶¹⁶ Source : *Changjiang hangyun bangongshi gongbao* [Bulletin du bureau de gestion de la navigation du Yangzi], ministère des Communications, le 27 mai 2009.

annuelle émise⁶¹⁷, ce barrage est capable de produire 2 à 3 % de la consommation d'électricité chinoise. Son rayon d'émission électrique peut s'étendre à plusieurs milliers de kilomètres, jusqu'à Shanghai et Canton⁶¹⁸. La production électrique des Trois Gorges est destinée principalement à la Chine centrale et orientale⁶¹⁹. Elle permet d'ailleurs de développer une importante interconnexion électrique entre les réseaux d'alimentation de la Chine du Nord, de la Chine du Nord-Ouest, de la Chine centrale, de la Chine de l'Est et de la Chine du Sud⁶²⁰. Ainsi, au-delà de ses trois principales fonctions initiales, le barrage des Trois Gorges inaugure-t-il une ère nouvelle d'interconnexion électrique nationale. À mesure que cette coopération régionale d'alimentation électrique se renforce, l'achèvement du barrage permet de développer progressivement une industrie hydroélectrique et de tourisme dans la région des Trois Gorges d'une part, et de réduire l'isolement économique des régions intérieures enclavées d'autre part. Dans la région des Trois Gorges, on voit l'exploitation d'hydroélectricité stimuler de plus en plus la concentration des capitaux, des informations, des transports, de la logistique, des populations et des technologies, les travaux hydrauliques ont été transformés en «un outil de développement régional» pour le démarrage d'un véritable dynamisme économique du bassin intérieur.

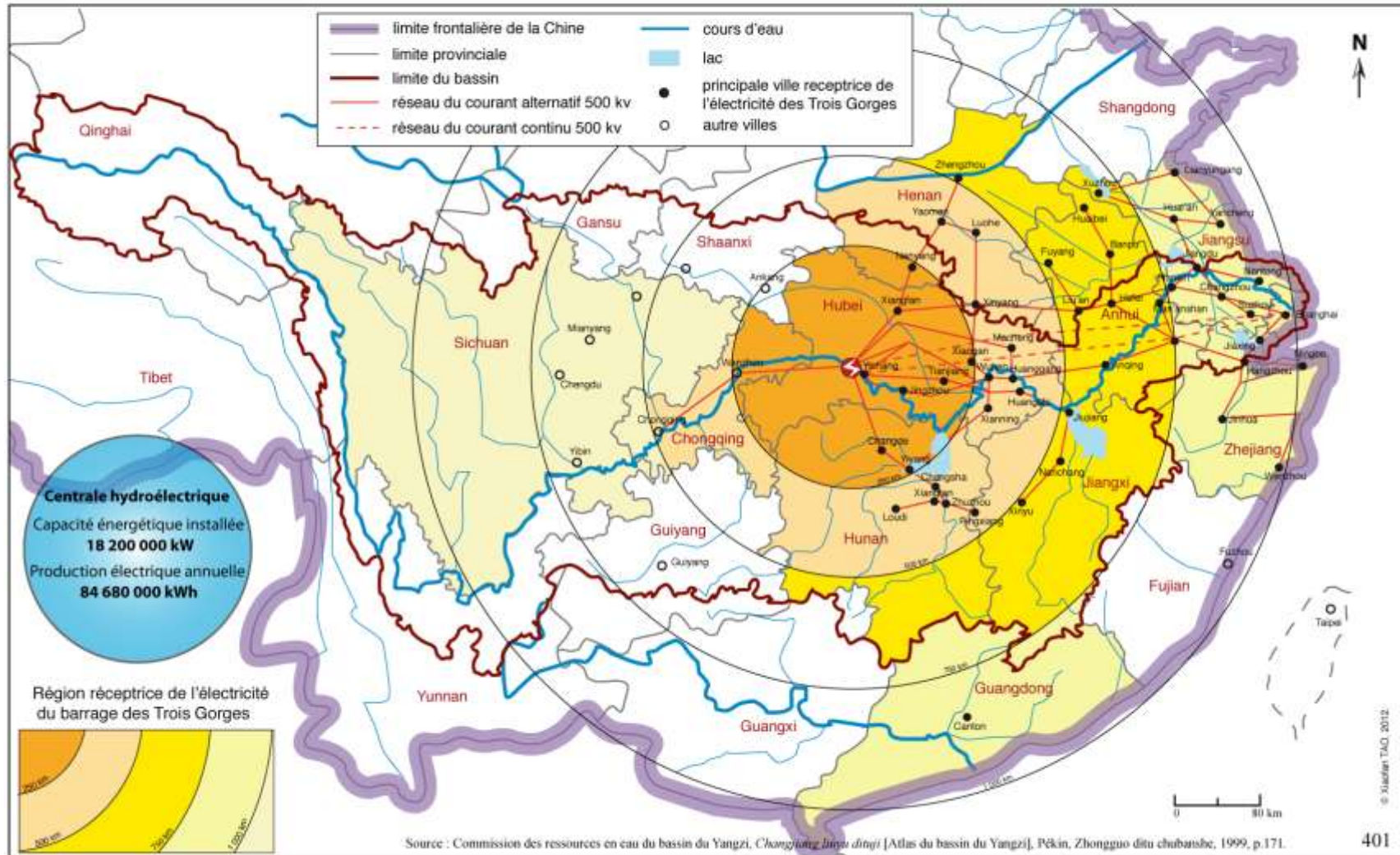
⁶¹⁷ Les 26 turbines de 700 000 kW chacune (12 situées sur la rive droite et 14 sur la rive gauche) permettent une production électrique annuelle de 84,68 milliards de kilowattheures. Ce qui équivaut à 10 fois celle de la centrale nucléaire de la Baie de Daya (Shenzhen), ou encore à 50 millions de tonnes de charbons brûlés. Cette production dépasse celle de l'ensemble du complexe hydroélectrique de La Grande au Québec, et représente la moitié de l'alimentation en électricité de la France. Source : Ji Changhua, *op. cit.*, p. 8.

⁶¹⁸ Au total, neuf provinces et deux municipalités de rang provincial reçoivent l'électricité produite par les centrales hydroélectriques des Trois Gorges. Source : *Changjiang nianjian* [Annuaire statistique du bassin du Yangzi 2009], *op. cit.*, p. 301.

⁶¹⁹ Le réseau d'alimentation électrique de la Chine centrale est le réseau le plus puissant du pays. Couvrant une superficie de 1 300 000 km² (Sichuan, Chongqing, Hubei, Hunan, Henan et Jiangxi) il est chargé d'approvisionner en électricité 367 millions d'habitants. Le réseau électrique de la Chine orientale englobe Shanghai, le Jiangsu, le Zhejiang, l'Anhui et le Fujian, et alimente 242 millions d'habitants. Source : WU Jinru, *op. cit.*, p. 28.

⁶²⁰ Après la réforme institutionnelle du régime d'alimentation électrique du pays, il se forme en Chine deux grandes compagnies de réseaux électriques à l'échelle nationale : State Grid Corporation et China Southern Power Grid ; cinq compagnies de réseaux électriques régionales : Northeast China Power Grid Co., Ltd, North China Power Grid Co., Ltd., East China Power Grid Co., Ltd, Central China Power Grid Co., Ltd and Northwest Power Grid Co., Ltd. ; et cinq grands groupes de production électrique : China Datang Corporation, China Huaneng Group, China Huadian Corporation, China Guodian Corporation et China Power Investment Corporation. Source : *Changjiang nianjian* [Annuaire statistique du bassin du Yangzi 2009], *op. cit.*, pp. 321-322.

Carte 50 : La diffusion de l'électricité de la centrale hydroélectrique des Trois Gorges



De nombreuses objections se sont élevées lors des travaux de construction du barrage, et ont persisté une fois ces travaux achevés. Trois risques majeurs pesant sur les populations riveraines, le patrimoine et l'environnement du barrage ont été mis en avant. Premièrement, la submersion des terres dans le réservoir des Trois Gorges porte sur une surface totale d'environ 600 km² et il en découle le déplacement forcé de centaines de milliers de villageois⁶²¹, ce qui pose le problème du respect des droits de l'homme par le gouvernement chinois ; de plus, les fonds d'indemnisation prévus pour dédommager les populations déplacées ont la plupart du temps été détournés vers d'autres investissements ou ont été confisqués par les représentants locaux du gouvernement, Dai Qing a ainsi qualifié de «drame humanitaire » les répercussions de la construction du barrage des Trois Gorges, venant par là souligner les excès d'un pouvoir qu'elle estime par trop autoritaire⁶²². Deuxièmement, les travaux ont fait disparaître de nombreux sites archéologiques. La région des Trois Gorges est un foyer de peuplement fort ancien de la civilisation Ba-Shu, dont une grande variété de vestiges se sont accumulés depuis près de 5 000 ans sur les deux rives du Chuan. La montée des eaux dans le réservoir provoque la submersion de nombreux vestiges préhistoriques et historiques qui sont autant de témoignages du passé spécifique de la région et qu'il est impossible de dénombrer. Troisièmement, la mise en service du barrage est lourde de conséquences sur l'environnement de la région. Le ralentissement de l'écoulement des eaux dans le réservoir entraîne un dépôt et une accumulation des déchets. Le réservoir devient une sorte de décharge publique, faute de financement pour le déblayage des déchets. De plus, la modification de l'hydrosystème menace la survie de plusieurs milliers d'espèces végétales et animales endémiques. En sus de ces trois risques majeurs, des problèmes plus spécifiquement liés au fonctionnement du barrage ont été soulevés. Par exemple, l'écluse de cinq échelles ralentit considérablement le passage des navires pour l'entrée et la sortie du haut Yangzi ; l'envasement et l'ensablement du réservoir risquent de diminuer la capacité de protection contre les inondations ; les modifications géologiques de la région du réservoir provoquent de plus en plus d'inondations et de glissement de terrain à l'échelle locale. Se pose également la question de savoir si la production hydroélectrique à grande échelle sera concurrentielle dans les années à venir face aux autres modes de production d'électricité émergents (solaire, éolienne et nucléaire).

⁶²¹ *Ibid.* p. 239.

⁶²² DAI Qing, *Whose River : Can a Developing China be Responsible of the Three Gorges Dam Project*, États-Unis : Charlottesville, University of Virginia, 1996, 271 pages.

En somme, les travaux de construction de centrales hydroélectriques dans le bassin du Yangzi permettent de remarquables progrès dans les domaines suivants : le développement agricole et industriel, l'accélération du processus d'urbanisation et la production hydroélectrique. L'édification des centrales hydroélectriques au fil du temps fournit les éléments prérequis pour le développement économique des régions en cours ou en attente d'exploitation. En particulier, ces centrales hydroélectriques, notamment celles à très grande échelle permettent de contrôler l'économie et les ressources hydriques et électriques de certaines régions à partir de quelques travaux hydrauliques, et en même temps de renforcer la mainmise de l'État centralisé. En cela, la construction des grandes centrales hydroélectriques est propice à un développement territorial soutenu fondamentalement par un enjeu politique.

VI.4. Le corridor industriel du Yangzi : un corridor en gestation

VI.4.1. La répartition de l'industrie dans le bassin du Yangzi

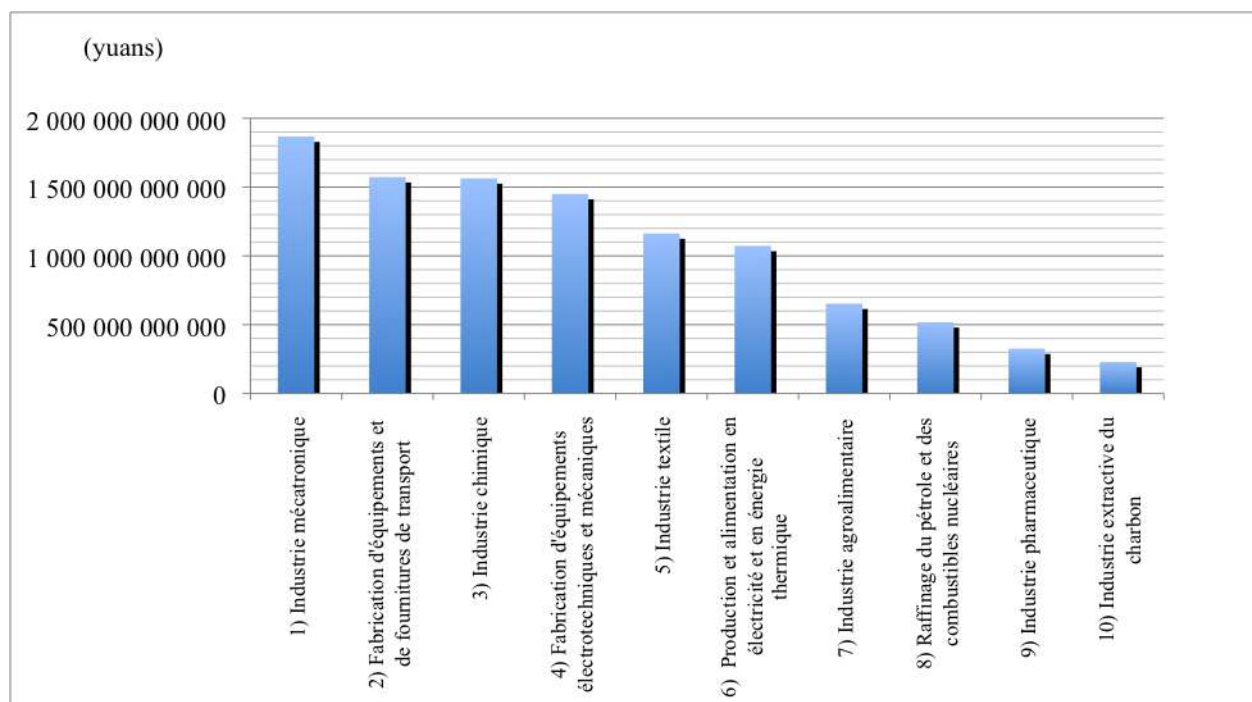
L'industrialisation joue un rôle majeur dans la construction d'une région économique unifiée de la vallée du Yangzi. Actuellement, compte tenu de la répartition déséquilibrée des activités industrielles du bassin, laquelle est lourde de conséquences (éclatement du pays par exemple), il est nécessaire de procéder à la redistribution de ces industries. Les données du secteur industriel en 2008 mettent en évidence la prédominance de l'industrie lourde dans le bassin, en particulier l'industrie mécatronique⁶²³, l'industrie de traitement des minéraux et l'industrie de la fabrication d'équipements (cf. graphique 13 et 14). Le rapport de l'industrie lourde est de 70 % contre 30 % pour l'industrie légère⁶²⁴ ; sauf dans la province du Zhejiang, où l'industrie légère atteint plus de 41,50 %. Dans les autres régions yangziennes, ce rapport est d'environ 30 %, à l'exception de la municipalité de Shanghai, qui ne disposait que de 21,81 % d'industrie légère en 2008⁶²⁵. En outre, l'industrie des technologies de pointe est faiblement représentée dans le bassin. Les analyses portant plus spécifiquement sur la structure industrielle de chaque province yangzienne mettent en évidence deux particularités : d'une part, un décrochage entre la production industrielle des régions deltaïques et celui des régions des haut et moyen Yangzi et, d'autre part, la quasi similarité de la composition industrielle de plusieurs provinces.

⁶²³ La mécatronique est la combinaison synergique et systémique de la mécanique, de l'électronique et de l'informatique en temps réel.

⁶²⁴ L'industrie légère est une notion fréquemment employée en Chine afin de faire la distinction avec la notion d'industrie lourde. Suivant la définition du bureau national des statistiques de Chine (GB/T4754-2002), elle englobe l'ensemble des activités économiques contribuant à produire des biens de consommation. Elle concerne notamment l'industrie textile et l'industrie de transformation des biens.

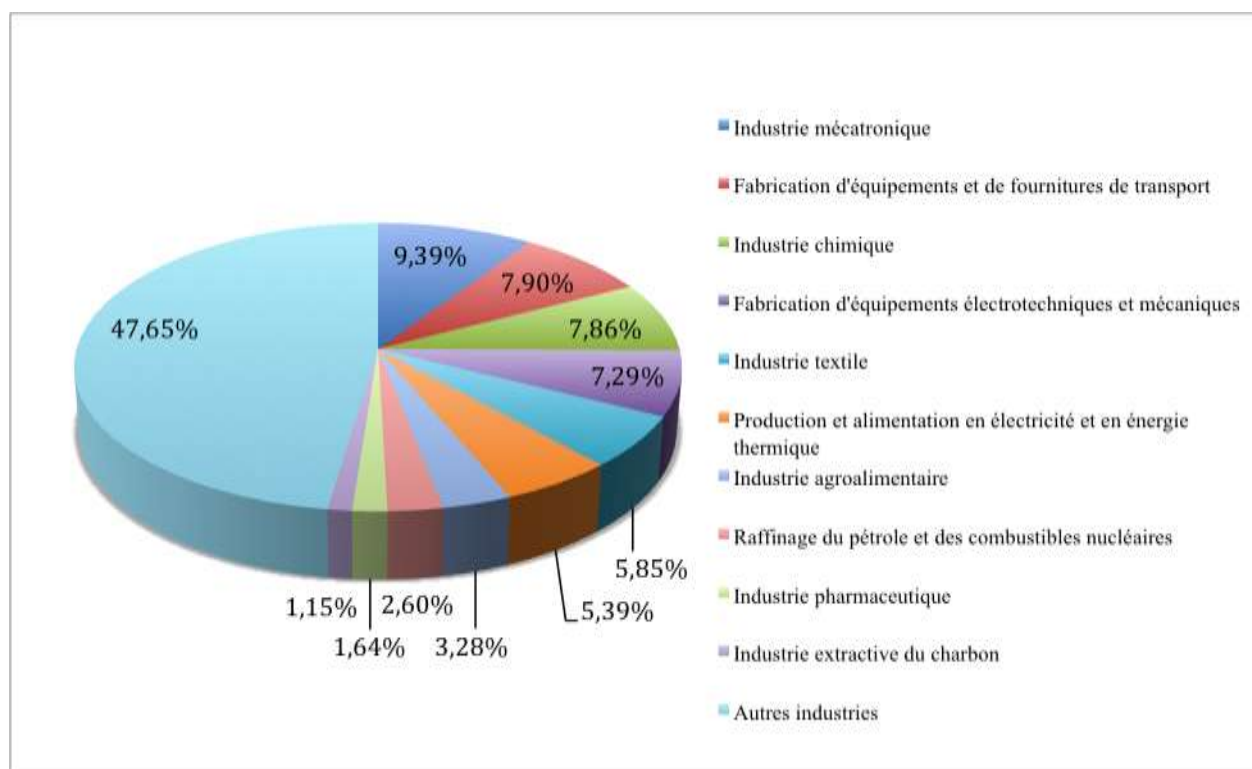
⁶²⁵ *Zhongguo gongye jingji tongji nianjian* [Annuaire statistique de l'économie industrielle de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2009.

Graphique 13 : La répartition des dix principales industries dans le bassin du Yangzi
(classement selon la valeur de la production en 2008)



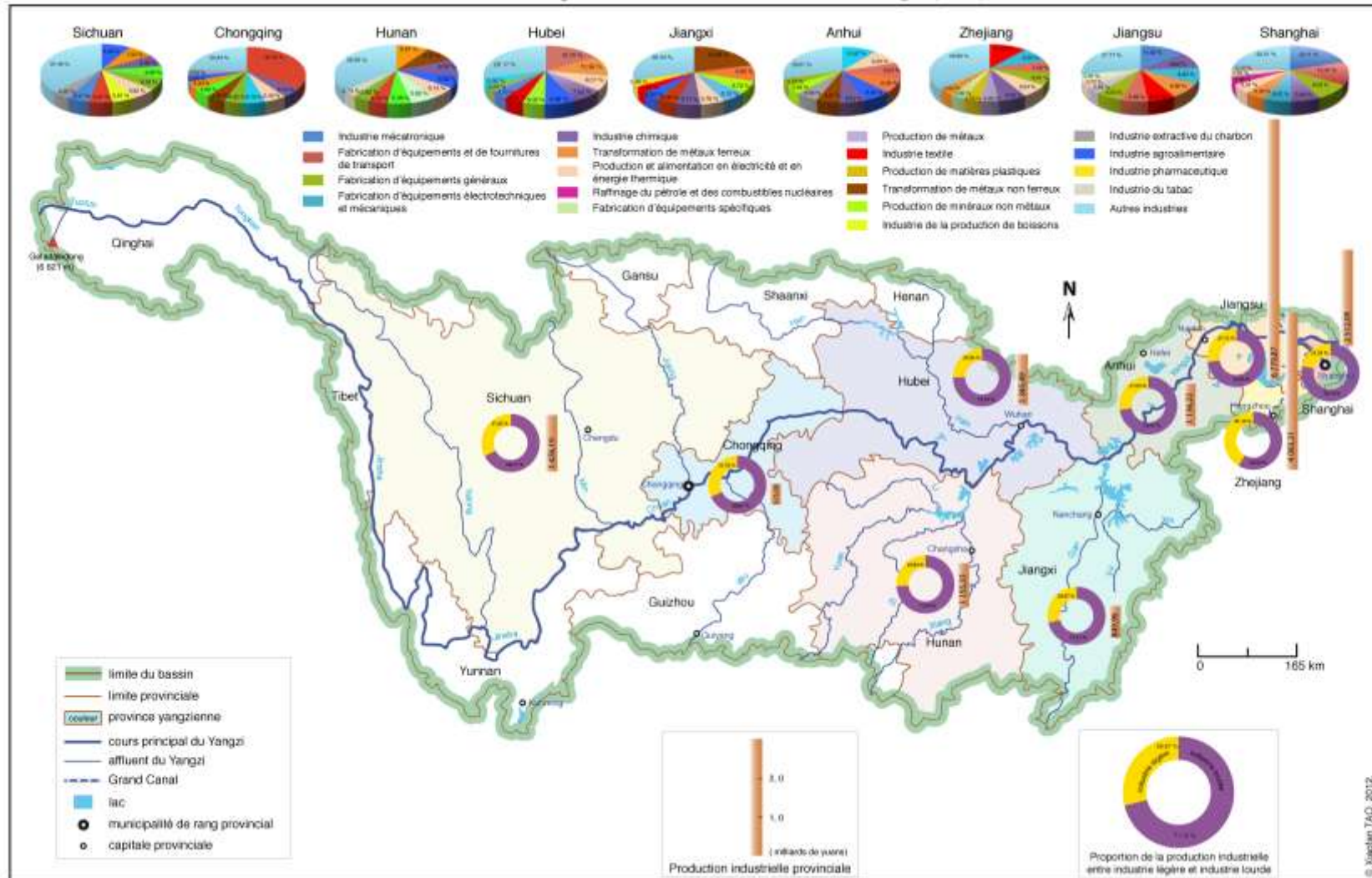
Source : Calculs effectués d'après le *Zhongguo gongye jingji tongji nianjian* [Annuaire statistique de l'économie industrielle de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2009.

Graphique 14 : La répartition des dix principales industries dans le bassin du Yangzi
(classement selon la proportion de la production en 2008)



Source : Calculs effectués d'après le *Zhongguo gongye jingji tongji nianjian* [Annuaire statistique de l'économie industrielle de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2009.

Carte 51 : La composition industrielle du bassin du Yangzi (2008)



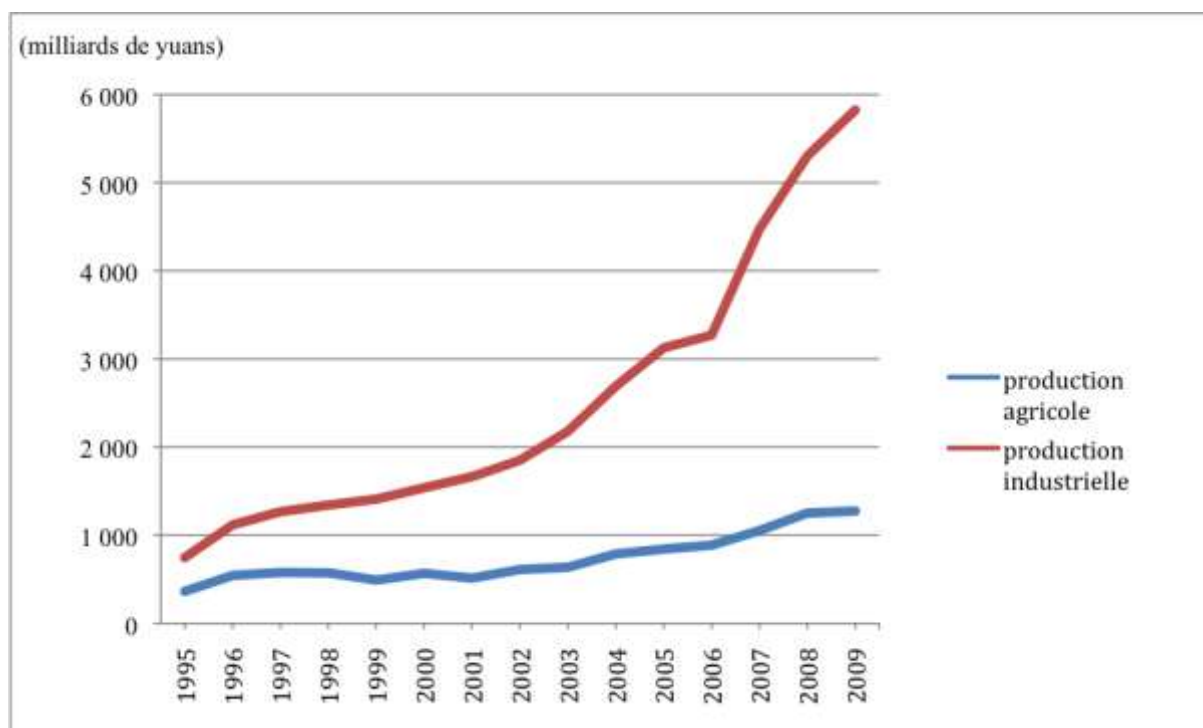
Sources : Commission des ressources en eaux du Yangzi, *Changjiang luyu diti* [Atlas du bassin du Yangzi], Pékin, Zhongguo ditu chubanshe, 1999, p. 67 ; Ministère des Eaux, *Changjiang nianjian* [Annuaire statistique du bassin du Yangzi], Wuhan, Changjiang nianjianshe, 2009 ; *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2009.

VI.4.2. Les déficiences de la structure industrielle du bassin du Yangzi

Les déficiences de la structure industrielle de la vallée du Yangzi sont manifestes, tant au niveau de la composition des secteurs économiques que de la répartition territoriale de l'industrie dans le bassin.

Au niveau de la composition sectorielle de l'industrie du bassin, il existe des imperfections fondamentales. Depuis une vingtaine d'années, le processus accéléré de l'industrialisation et de la modernisation du bassin entraîne une chute brutale de son secteur primaire, le recul de la production agricole contraste avec la croissance de la production industrielle. Notamment, certaines régions yangziennes, à la production agricole traditionnellement riche, voient à partir de la fin des années 1990 chuter cette production et commencent à répondre difficilement aux besoins alimentaires de leurs habitants. Ainsi la plaine du lac Tai était-elle l'une des principales régions exportatrices de céréales, mais, aujourd'hui, pour développer l'industrie manufacturière, l'expropriation des terres agricoles engendre une forte réduction de la production agricole. La plaine est devenue une région dépendant désormais de l'importation de céréales en provenance d'autres provinces⁶²⁶.

Graphique 15 : La comparaison de l'évolution de la production agricole et industrielle dans le bassin du Yangzi (1997 à 2009)



Source : calculs effectués d'après le *Zhongguo tongji nianjian huibian* [Répertoire de l'annuaire statistique de Chine 1978-2010], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

⁶²⁶ WANG Hesheng, « Changjiang liuyu nongye ke chixu fazhan wenti tantao » [Discours sur le développement durable de l'agriculture du bassin du Yangzi], *Kexue yu nongye yanjiu* [Sciences et étude de l'agriculture], vol. 15, no. 4, 1999, pp. 246-250.

Dans la vallée du Yangzi, le secteur secondaire est le secteur économique le plus valorisé pour le développement industriel du bassin. La croissance de l'industrie repose principalement sur l'industrie manufacturière à main-d'œuvre intensive, qui dépend des ressources naturelles et des investissements étrangers, et qui répond à une forte demande de consommation. L'industrie des technologies de pointe⁶²⁷, qui est le secteur le plus rentable, ne représente qu'une très faible proportion de la production industrielle de la vallée du Yangzi. En 2009, mise à part Shanghai, dont 25,08 % de la production du secteur secondaire relève de l'industrie des technologies de pointe, les trois autres villes yangziennes majeures, Chongqing, Wuhan et Nankin, ont chacune dans ce domaine une contribution inférieure à 20 % de la production du secteur secondaire municipale (17,82 % pour Nankin, 16,48 % pour Wuhan et 15,18 % pour Chongqing)⁶²⁸. Au regard de la production de l'industrie des technologies de pointe de 1992, en 2004, ces trois municipalités ont enregistré une augmentation de seulement 6 % en moyenne⁶²⁹. Si l'on étudie la production industrielle en fonction du type d'entreprises, il faut souligner une croissance considérable de la production industrielle des entreprises à capitaux étrangers : 30 % de la production industrielle du bassin émane de ce type d'entreprises⁶³⁰, celles-ci sont principalement tournées vers les industries manufacturières et les industries de transformation des biens, et notamment vers des industries demandant une forte intensité de main-d'œuvre. La production industrielle de ce type d'entreprises ne demande pas un niveau de technologie élevé. À l'échelle du bassin, en l'absence d'une politique concertée, la répartition des industries de pointe entre les principales municipalités manque de cohérence.

Dans la vallée du Yangzi, en raison de la répartition déséquilibrée des ressources naturelles et la mise en place dans les années 1980 d'une politique de développement territorial privilégiant le littoral, il y a aujourd'hui une rupture sensible quant à l'implantation des industries entre les régions deltaïques et celles des haut et moyen Yangzi. Malgré une production industrielle remarquable à l'échelle du delta, l'ensemble de la production industrielle du bassin demeure médiocre. Certains chercheurs chinois ont particulièrement insisté sur la divergence entre la structure industrielle des régions deltaïques et celles des haut

⁶²⁷ Suivant la classification chinoise, l'industrie des technologies de pointe comprend principalement l'industrie pharmaceutique, l'industrie aéronautique et spatiale, l'industrie électronique, l'industrie de l'informatique et l'industrie de la fabrication des équipements médicaux.

⁶²⁸ *Zhongguo chengshi tongji nianjian* [Annuaire statistique des villes chinoises], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

⁶²⁹ YU Xiaogan, *Changjiang chanyedai de jianshe yu fazhan yanjiu* [Études sur le développement et la construction du corridor industriel du Yangzi], Pékin, Kexue chubanshe, 1994, p. 178.

⁶³⁰ *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine 2010], *op. cit.*

et moyen Yangzi⁶³¹, cette rupture est à l'origine de la différenciation de l'économie du bassin. Conséquence de l'ouverture du delta du Yangzi en 1984, la production industrielle des régions deltaïques repose sur une économie de type extraverti (*waixiangxing jingji*) et spécialisée dans l'industrie manufacturière et de transformation des biens, avec pour principaux domaines d'investissement : l'industrie mécatronique, l'industrie de l'électroménager, l'industrie mécanique, l'industrie textile et l'industrie agroalimentaire. Avec la création de la Nouvelle Zone de Pudong, à partir de 1992, l'industrie du delta du Yangzi commence à évoluer d'une industrie à forte intensité de main-d'œuvre vers une industrie à forte intensité de capitaux et de technologies. Aujourd'hui, la production industrielle de l'ensemble du delta du Yangzi est parvenue à un niveau d'industrialisation assez élevé; la mise en place de nouvelles technologies, la capacité d'attirer les investissements et une main-d'œuvre à faible coût permettent une forte production industrielle. Quant à la structure industrielle des haut et moyen Yangzi, l'État souhaite que ces régions intérieures conservent pour l'instant leur industrie traditionnelle ; leur structure industrielle est ainsi caractérisée par une évolution des industries d'exploitation des matériaux bruts vers les industries manufacturières⁶³². Les principaux domaines investis sont la sidérurgie, la métallurgie, la chimie et la production d'électricité.

Cette différenciation de la structure industrielle du bassin entre régions deltaïques et intérieures résulte de la politique d'aménagement du territoire du pays. Aujourd'hui, de surcroît, elle est aggravée par la montée en puissance des collectivités locales. Avec l'intensification de la production industrielle dans le bassin du Yangzi, la faible circulation interprovinciale des ressources et le blocus économique créé par le découpage administratif renforcent le protectionnisme local. Attirées par les gains économiques, les collectivités locales yangziennes ont poursuivi leur développement vers les industries les plus rentables et les plus demandées. En l'absence de coopération et de coordination entre les collectivités locales, le tissu industriel du bassin demeure déséquilibré et incohérent. Les provinces yangziennes ont souvent une structure industrielle très rapprochée. Suivant les recherches menées par l'Université des finances de Shanghai⁶³³, quelques ensembles d'industries identiques peuvent être observés dans le bassin du Yangzi : avec une économie de type

⁶³¹ SHEN Yufang, *Changjiang jingjidai touzi, Fazhan he hezuo* [Investissement, développement et collaboration gouvernementale dans la construction de la région économique du bassin du Yangzi], Shanghai, Université normale de la Chine de l'Est, 2003, p. 156.

⁶³² ZHANG Lei et WU Yinmei, « *Zhangjiang ganliu diqu quyu fazhan yu guojia gongyehua* » [Le développement régional et l'industrialisation du bassin du Yangzi], *Changjiang liuyu ziyuan yi huanjing* [Ressources et environnement du bassin du Yangzi], vol. 14, no. 5, 2005, pp. 633-637.

⁶³³ *Zhongguo quyu jingji fazhan baogao 2006*, [Rapport sur l'évolution de l'économie régionale de Chine 2006], *op. cit.*, pp. 167-212.

extraverti (*waixiangxing jijing*), Shanghai et la province du Jiangsu disposent d'une structure de production très semblable dans plusieurs secteurs de l'industrie manufacturière et de transformation des biens ; par ailleurs, les industries provinciales de l'Anhui, du Jiangxi, du Hunan, de Chongqing et du Sichuan sont très approchantes, avec une similitude constatée dans leur production de matériaux bruts (*cf.* carte 51). En ce qui concerne le Zhejiang, cette province est réputée pour sa production industrielle légère très variée ; sa structure industrielle est relativement indépendante d'autres provinces, puisque les entreprises industrielles du Zhejiang sont tout particulièrement des entreprises de type non gouvernemental (*minying*), ce qui permet une plus grande souplesse de développement au sein de l'économie de marché. Quant au Hubei, cette province conserve depuis longtemps sa structure de production traditionnellement riche en industries chimiques lourdes. C'est une province qui privilégie particulièrement le maintien des entreprises étatiques en matière d'industries lourdes.

Cette structure de production industrielle similaire entre certaines provinces répercute le problème des différents niveaux de développement industriel de la vallée du Yangzi. Hormis les facteurs historiques et la répartition déséquilibrée des ressources naturelles, cette structure industrielle sans coordination entre les provinces yangziennes risque de s'aggraver avec l'application de la planification économique du pays. Dans l'intention d'obtenir le maximum d'investissements étatiques et de profiter de politiques de développement industriel préférentielles, les provinces riveraines yangziennes se sont appliquées d'abord à développer leur production dans le domaine des industries les plus encouragées par l'État⁶³⁴. En accentuant la compétitivité industrielle interprovinciale, ce mode de développement ne favorise guère l'évolution vers une structure industrielle unifiée dans la vallée du Yangzi et entraîne souvent une pénurie de ressources, il est aussi à l'origine de la surproduction, de l'inflation et du blocus du marché provincial.

En outre, la structure industrielle du bassin est conditionnée par la capacité de diffusion économique des grandes villes yangziennes. La volonté de restructurer l'industrie du bassin et d'effectuer un rééquilibrage territorial repose sur une stratégie de transfert des industries concurrentielles depuis le delta du Yangzi vers le haut et le moyen Yangzi. Ceci dépend largement de la capacité de diffusion de l'influence économique de Shanghai. Stimulée par

⁶³⁴ À titre d'exemple, le XII^e Plan quinquennal du pays encourage le développement de sept secteurs industriels : industrie électronique et d'information, industrie des nouvelles énergies, industrie des nouveaux matériaux, industrie biochimique, industrie de la fabrication des équipements de pointe, industrie de la création culturelle inédite et industrie pour la préservation énergétique et environnementale. Tous ces secteurs ont été choisis comme les industries les plus appropriées pour la planification industrielle de chaque province yangzienne. Le XII^e Plan quinquennal pour le développement de l'économie nationale de la Chine (2011-2015), Conseil des affaires d'État, 2010.

l'État central pour être la véritable ville-phare du delta du Yangzi, Shanghai joue un rôle décisif pour organiser la production industrielle des régions deltaïques. Actuellement, conservant sa suprématie dans le domaine de l'industrie mécatronique, mécanique et pétrochimique, la municipalité redistribue certaines de ses industries vers d'autres régions deltaïques pour tenter de rééquilibrer la structure industrielle du delta d'une part et y renforcer le poids de l'industrie tertiaire d'autre part. Depuis le début du XXI^e siècle, Shanghai a, au fur et à mesure, transféré dans le Zhejiang une importante partie de son industrie textile et de fabrication de fibres chimiques, et dans le Jiangsu une partie de son industrie de métaux ferreux⁶³⁵. Cependant, à l'échelle de l'ensemble du bassin, bien que Shanghai ait procédé à quelques délocalisations industrielles importantes dans le haut et le moyen Yangzi, son champ d'action demeure néanmoins limité, malgré son pouvoir financier remarquable, en raison de l'immensité du bassin. Quant à Wuhan et Chongqing, compte tenu que leur pouvoir financier reste encore très limité, leur influence régionale en matière de diffusion de l'industrie est faible, elle ne dépasse guère la limite municipale.

VI.4.3. La planification pour la recomposition industrielle du bassin du Yangzi

Dans l'intention de redonner au bassin du Yangzi un équilibre territorial et de rendre sa structure de production plus efficace, la planification de l'aménagement du bassin vise à restructurer l'ensemble de la productivité de la vallée et à veiller à un développement plus équilibré entre les divers secteurs industriels du bassin, afin de répondre aux besoins croissants de la société yangzienne.

Le processus de réorganisation de la structure productive d'un si vaste espace afin d'y mettre en avant des complémentarités plus logiques doit s'appuyer sur certaines conditions préalables (la répartition des ressources, le niveau d'industrialisation, le degré de maîtrise de la technologie, l'ampleur de la population active). Cependant, il n'existe pas de critère standard pour valoriser cette structure de production. En principe, une structure productive régionale acceptable doit être conforme à la fois aux intérêts propres au bassin et aux besoins économiques à l'échelle macroscopique du pays. C'est-à-dire que la composition industrielle du bassin n'est pas seulement une question économique, mais aussi politique.

⁶³⁵ *Changjiang jingjidai quyue tongchou fazhan ji huangjin shuidao jianshe* [La coordination du développement régional du corridor économique du Yangzi et la construction d'une « voie d'eau dorée » du Yangzi], Shanghai, Centre de recherche sur le développement régional de l'Université des finances de Shanghai, pp. 582-638.

D'après un rapport sur l'économie régionale de la Chine⁶³⁶, une structure industrielle (*chanye jiegou*) satisfaisante doit d'abord trouver son équilibre au sein du système d'investissement, d'emplois, de productivité du travail et de valeur de la production ; ensuite, elle doit s'articuler autour d'une répartition sectorielle harmonieuse entre l'agriculture, l'industrie et le tertiaire. Conformément à cette idée, dans le cas du bassin du Yangzi, le processus de réajustement sectoriel comporte trois étapes : dans la première phase qui est actuellement achevée, la structure industrielle du bassin a vu son secteur primaire reculer et ses secteurs secondaire et tertiaire augmenter ; dans la deuxième phase, le bassin doit voir son industrie à main-d'œuvre intensive être remplacée au fur et à mesure par une industrie à forte intensité de capitaux et de technologies, c'est l'actuelle mutation industrielle qui a lieu dans les régions du delta du Yangzi ; enfin, dans la troisième phase, le bassin envisagera d'orienter sa production actuelle de produits primaires vers la voie de la production de produits semi-finis et produits finis.

Pour arriver à cette finalité, la restructuration industrielle du bassin du Yangzi dépend d'un réseau de transport performant et sa réussite doit reposer sur la réorganisation de l'industrie dans plusieurs villes faisant partie des cœurs-régions yangziens, c'est-à-dire que la composition industrielle des régions urbaines yangziennes (y compris celles en cours de construction) constitue le point d'appui pour la restructuration de la structure productive du bassin.

Cette planification pour la recomposition industrielle de la vallée du Yangzi met l'accent en particulier sur un équilibre plus caractérisé entre les trois secteurs économiques. Tout d'abord, la production industrielle du bassin devra respecter la place fondamentale du secteur primaire. Il est nécessaire de protéger l'actuelle superficie des terres cultivables, de stabiliser la production agricole et de moderniser la production agricole grâce aux progrès technologiques. La part de l'agriculture sera maintenue autour de 10 % du PIB du bassin. La préservation d'un bon niveau de production agricole par le biais du renforcement de son financement constitue un moyen nécessaire pour la protection environnementale. Ensuite, le secteur secondaire sera le secteur dominant du bassin, lequel devra assurer plus de 55 % du PIB du bassin. Conçu pour devenir un nouveau corridor géant pour la production industrielle du pays, le bassin du Yangzi va continuer à renforcer sa production manufacturière ; il compte développer par ailleurs des secteurs émergents, telles que les industries chimiques lourdes (l'industrie

⁶³⁶ *Zhongguo quyu jingji fazhan baogao 2006* [Rapport sur l'évolution de l'économie régionale de Chine 2006], Shanghai, Shanghai caijin daxue chubanshe, 2006, pp. 12-38.

automobile, la pétrochimie, la métallurgie) et les industries des technologies de pointe⁶³⁷. Enfin, le secteur tertiaire devra produire environ 35 % du PIB du bassin, la consolidation du pouvoir financier et du secteur de la communication dans les très grandes villes seront les principaux points d'appuis de ce nouveau plan⁶³⁸.

Le modèle de développement industriel de l'espace rhénan est une réussite exemplaire pour le bassin du Yangzi. Tirant parti de ce modèle, la future région économique et industrielle du bassin du Yangzi sera un espace structuré à la fois par de grandes artères de transport est-ouest (fluvial, ferroviaire et autoroutier) s'alignant sur le Yangzi, et par les importantes villes industrielles et leurs régions urbaines. Étant donné que la plupart des industries yangziennes actives sont implantées sur les deux rives du Yangzi, en s'appuyant sur les réseaux routiers et ferroviaires est-ouest émergents et les grandes entreprises interrégionales, sous l'orientation du gouvernement, la planification pour le développement industriel du bassin du Yangzi propose quatre méthodes pour la recomposition industrielle de la vallée : 1) transférer au fur et à mesure certaines industries depuis les régions développées vers les régions sous-développées ; 2) renforcer la coopération interprovinciale des entreprises industrielles ; 3) créer une banque régionale afin d'obtenir plus d'investissements étatiques (la planification propose de créer une banque de développement du bassin du Yangzi ou une fondation du bassin du Yangzi) ; 4) compléter et systématiser les réglementations pour le développement de la région économique du bassin du Yangzi. Dans la pratique, la planification prévoit le développement de six grandes régions industrielles le long du Yangzi. En fonction de leur dispositif énergétique et l'état de leur production industrielle actuelle, chaque région va se spécialiser dans des secteurs adaptés à sa configuration⁶³⁹.

⁶³⁷ Dans le secteur secondaire, l'industrie électrotechnique, l'industrie textile, la métallurgie, la pétrochimie et l'industrie de l'énergie sont les secteurs privilégiés pour le futur développement industriel du bassin du Yangzi. En détail, il s'agit de centrer sur Shanghai et Nankin, dans le delta du Yangzi, le développement des industries de la pétrochimie, mécanique, électronique et de la fabrication d'équipements et de fournitures de transport ; et centrer sur Wuhan et Chongqing, dans les haut et moyen Yangzi, le développement des industries de métaux ferreux, des métaux non ferreux, de la fabrication d'équipements et de fournitures de transport, et des équipements généraux (emboutisseuses, presses à forger). Source : *Zhangjiang diqu chanye jingji yu ke chixu fazhan* [Les secteurs économiques et le développement durable du bassin du Yangzi] Wuhan, Wuhan chubanshe, 1999, pp. 227-234.

⁶³⁸ SHEN Yufang et ZHANG Hao, *Report on the industrial development of the Yangtze valley*, Shanghai, Shanghai kexue jishu wenxian chubanshe, 2003, pp. 4-8.

⁶³⁹ *Zhangjiang diqu chanye jingji yu ke chixu fazhan* [Les secteurs économiques et le développement durable du bassin du Yangzi] Wuhan, Wuhan chubanshe, 1999, pp. 221-256.

Tableau 39 : La planification pour le développement du corridor industriel le long du Yangzi

Région industrielle	Périmètre	Principales industries planifiées	Remarques
Région industrielle de Shanghai	Shanghai, Suzhou, Wuxi, Changzhou, Nantong, Hangzhou, Jiaxing, Huzhou	Industrie mécanique, sidérurgie, pétrochimie, industrie textile, industrie agroalimentaire, industrie mécanique, industries des nouvelles technologies.	Cette région connaît un net recul de la production agricole. La structure industrielle des manufactures de cette région voire très peu.
Région industrielle de Nankin	Nankin, Zhenjiang, Yangzhou, Ma'anshan, Tongling, Wuhu, Caohu	Électroménager, industrie chimique, métallurgie, sidérurgie, pétrochimie, industrie électrotechnique, industrie automobile, industrie navale, industrie de centrales thermiques, industrie de la transformation des matériaux de construction, industrie agroalimentaire, industrie pharmaceutique, industrie biochimique.	Cette région connaît un fort dualisme ville / campagne. Le niveau de l'industrialisation dans l'espace rural est très contrasté par rapport à la ville. À part Nankin, les autres villes (notamment pour les villes de l'Anhui) sont tournées principalement vers l'industrie du traitement des matières premières, ce sont des secteurs qui ont une rentabilité industrielle assez faible. Aujourd'hui, alors que la concurrence professionnelle y est cruciale, étant donné que la structure industrielle de la région ne varie guère, le dynamisme industriel est conditionné très fortement par le prix du foncier.
Région industrielle d'Anqing-Jiujiang	Anqing, Jiujiang	Pétrochimie, industrie textile, industrie navale, industrie agroalimentaire, industrie des matériaux de construction.	Cette région est une des régions les plus pauvres du bassin du Yangzi. Les principales industries installées dans cette région sont des industries de production à échelle réduite dépendant d'un prix de revient relativement bas et mettant en œuvre un faible niveau de technologie.

Région industrielle	Périmètre	Principales industries planifiées	Remarques
Région industrielle de Wuhan	<p>Hubei : Wuhan, Huangshi, Jingzhou, Yichang, Ezhou, Jingmen, Huanggang, Xianning, Shi'en</p> <p>Hunan : Yueyang, Changde et Yiyang</p>	Sidérurgie, industrie automobile, métallurgie, industrie mécanique, industrie textile, industrie agroalimentaire, industrie des métaux non ferreux, industrie de la transformation des matériaux de construction, industrie mécanique, industrie hydroélectrique.	Bien que Wuhan et sa région constituent une des plus vieilles bases industrielles du pays, l'ensemble de cette région connaît une répartition de l'industrie dispersée et de plus, la structure industrielle n'est pas diversifiée. Du fait que cette région investit principalement dans l'industrie lourde, le manque de ressources énergétiques et de matières premières lui pose des problèmes. En outre, comme la capacité de diffusion de l'influence économique de Wuhan demeure assez limitée, les autres villes industrielles alentour ont un lien industriel assez ténu avec celle-ci et elles ont des difficultés d'accès aux financements.
Chongqing	Chongqing	Industrie hydroélectrique, industrie pharmaceutique, industrie textile, métallurgie, industrie automobile, industrie chimique, industrie de la transformation des matériaux de construction, industrie du tabac, industrie agroalimentaire, industrie électrotechnique	Chongqing est une des régions les plus pauvres du bassin du Yangzi et elle a une structure industrielle incomplète depuis sa séparation du Sichuan. Les carences du réseau de transport fragilisent la restructuration de son industrie et le secteur des technologies de pointe, qui reste faiblement développé

Région industrielle	Périmètre	Principales industries planifiées	Remarques
Panzhihua-Luzhou	Luzhou, Yibin, Panzhihua	Industrie hydroélectrique, des matériaux bruts et énergétiques, métallurgie, industrie chimique, industrie mécanique, industrie agroalimentaire, industrie pharmaceutique, industrie électronique, industrie spatiale, industrie nucléaire	<p>Cette région industrielle est actuellement une importante base de l'industrie chimique lourde du pays, et elle fournit une très importante production énergétique et de matériaux bruts pour approvisionner les autres régions yangziennes. Cette région accueille d'anciennes bases du complexe militaro-industriel fondées à l'époque des « Trois lignes de la défense », ce qui explique que l'implantation des industries dans cette région soit encore très dispersée. Situées loin de la mer et cantonnées dans une région peu ouverte, les bases industrielles de Panzhihua-Luzhou ont un support technologique de très bas niveau. En outre, du fait que la production des matériaux bruts de cette région s'adresse principalement à l'exportation, l'industrie de transformation des biens de la région exige d'importer des matières premières, ce qui crée un véritable paradoxe au sein de la structure industrielle. De surcroît, la plupart des entreprises industrielles de cette région relèvent du régime étatique et sont contrôlées directement par l'autorité centrale ; du fait de leur système d'achat et de vente indépendant, 70 à 90 % de leur production est destinée au commerce interprovincial. La domination des entreprises étatiques dans la région ne favorise guère le développement des entreprises locales. Enfin, cette région industrielle connaît un fort protectionnisme local qui perturbe intensivement la structure industrielle régionale.</p> <p>La répartition industrielle entre les industries lourde et légère est très déséquilibrée dans cette région. La faible présence de l'industrie légère pose des problèmes sociaux comme par exemple le déséquilibre très accentué de la répartition des emplois entre hommes et femmes. Le manque de transports crée par ailleurs une entrave pour le développement industriel de la région. La région industrielle de Panzhihua-Luzhou est celle des six régions industrielles qui a le plus de difficultés à attirer les investissements. Enfin, l'industrialisation a provoqué la dégradation de l'environnement de cette région.</p>

Sources : *Changjiang yanan diqu chanye fazhan guihua* [Planification pour la recomposition industrielle des villes riveraines yangziennes], Wuhan, l'Association des liens entre les maires des villes riveraines du Yangzi, 2006, 212 pages ; XII^e Planification quinquennale pour le développement de l'économie provinciale des sept provinces et deux municipalités yangziennes, 2010.

Tableau 40 : Les principaux domaines de l'industrie (secteur secondaire) ciblés par le XII^e Plan quinquennal des provinces riveraines yangziennes

Région	Les sept nouveaux secteurs industriels encouragés par l'État*	Industrie automobile	Industrie électronique	Biotechnologie	Industrie navale	Sidérurgie	Industrie de métaux non ferreux	Traitement alimentaire	Fabrication d'équipements	Industrie pharmaceutique	Industrie textile	Métallurgie	Matériaux de construction
Shanghai	•	•	•										
Jiangsu			•	•						•			
Zhejiang	•	•		•	•	•				•			
Anhui	•	•	•										
Jiangxi	•	•		•	•	•	•				•	•	•
Hubei	•	•	•	•							•	•	
Hunan	•			•		•	•	•					•
Chongqing	•	•							•	•	•		
Sichuan	•	•	•	•			•	•	•	•	•	•	•

Source : Le XII^e Plan quinquennal pour le développement de l'économie provinciale des sept provinces et deux municipalités yangziennes, Commission provinciale pour le développement et la réforme 2010.

* Les sept secteurs sont l'industrie électronique et de l'information, l'industrie des nouvelles énergies, l'industrie des nouveaux matériaux, l'industrie biochimique, l'industrie de la fabrication des équipements qualifiés, l'industrie de la création culturelle inédite et l'industrie pour la préservation énergétique et environnementale.

Tableau 41 : Les principaux domaines de l'industrie des technologies de pointe en expansion dans les provinces yangziennes

	Shanghai	Nankin	Changzhou	Wuxi	Suzhou	Hangzhou	Hefei	Wuhan	Changsha	Chongqing	Chengdu
Micro-électronique et information	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Industrie aérospatiale	•		•								•
Opto-électronique	•	•	•	•		•		•	•	•	•
Biochimie	•	•				•	•	•		•	•
Nouveaux matériaux		•	•			•		•	•		
Nouvelles énergies	•		•			•			•	•	
Industrie pharmaceutique	•		•						•		
Chimie fine		•		•	•				•		
Radiation, transmission d'énergie	•										•

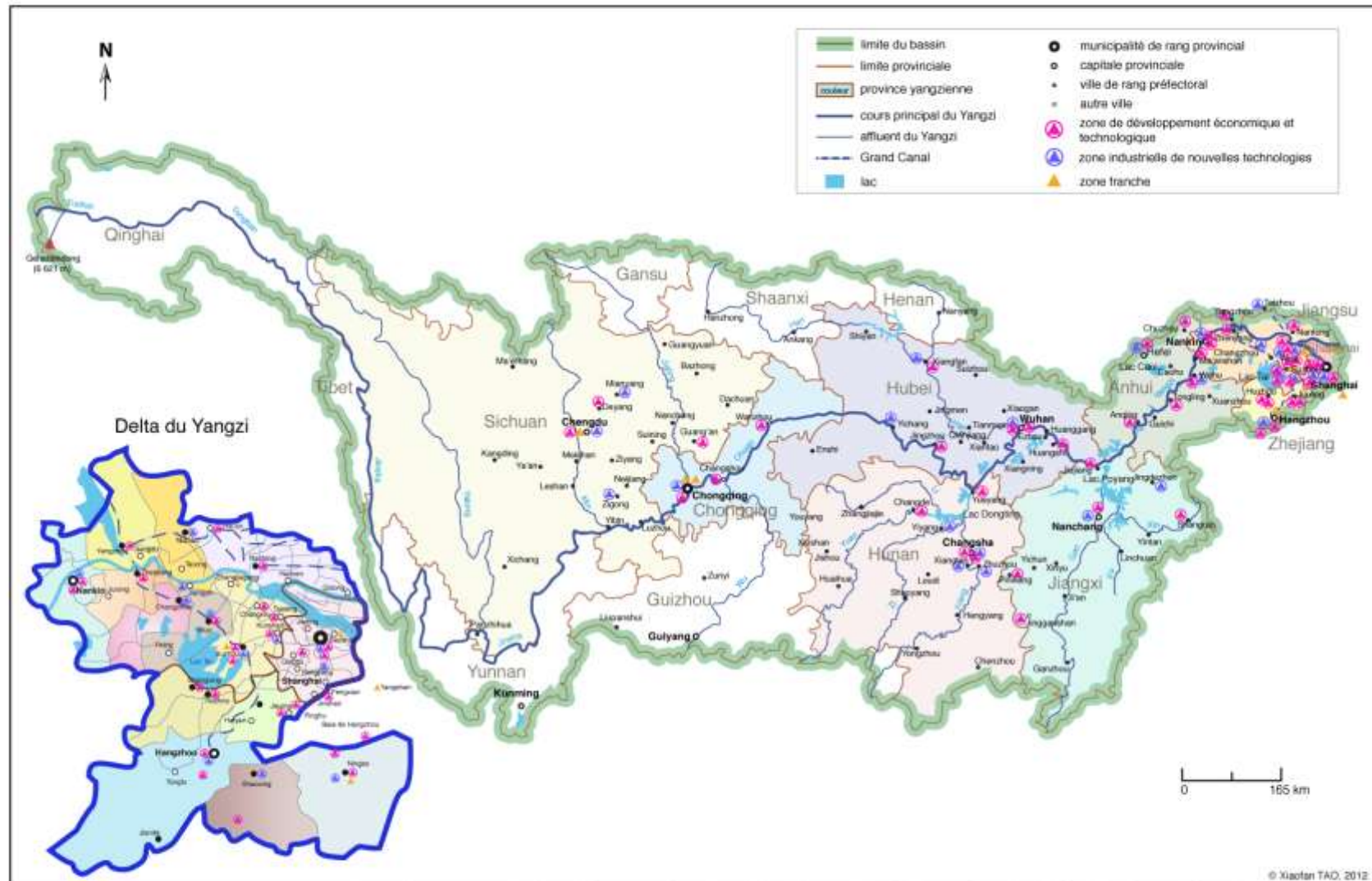
Source : Zhongguo gaixin jishu chanye kaifaqu nianjian [Annuaire statistique des zones industrielles de nouvelles technologies], Pékin, Zhongguo caizheng jingji chubanshe, 2010.

Tableau 42 : La répartition des zones de développement industriel dans le bassin du Yangzi

Province	Zones industrielles de nouvelles technologies relevant de l'État (<i>guojiaji gaoxin jishu chanye kaifaqu</i>)	Zones de développement économique et technologique relevant de l'État (<i>guojiaji jingji jishu kaifaqu</i>)	Zones franches d'exportation (<i>baoshui gangqu</i>)
Shanghai	Zizhu, Zhangjiang (2)	Minhang, Caohejing, Hongqiao, Jinqiao (4)	Waigaoqiao, Yangshan (2)
Jiangsu	Nankin, Suzhou, Wuxi, Changzhou, Taizhou, Kunshan, Jiangyin (7)	Nankin, Nantong, Kunshan (Suzhou), Suzhou, Yangzhou, Zhenjiang, Changshu (Suzhou), Wujiang (Suzhou), Zhangjiagang, Jiangning (Nankin), Xishan (Wuxi), Taicang (Suzhou), Yancheng, Huai'an, Xuzhou, Lianyungang, (16) (12 premières situées dans le bassin du Yangzi)	Zhangjiagang, Suzhou (2)
Zhejiang	Hangzhou, Ningbo, Shaoxing (3)	Hangzhou, Xiaoshan (Hangzhou), Huzhou, Jiaxing, Changxing (Huzhou), Jiashan (Jiaxing), Ningbo, Daxie (Ningbo), Shihua (Ningbo), Jinhua, Shaoxing, Wenzhou, Quzhou (6 premières situées dans le bassin du Yangzi)	Ningbo (1)
Anhui	Hefei, Wuhu (2)	Wuhu, Hefei, Anqing, Ma'anshan, Tongling, Chuzhou (7)	
Jiangxi	Nanchang, Jingdezhen (2)	Nanchang, Jingangshan, Jiujiang, Ganzhou, Shangrao, Pingxiang (6)	
Hubei	Wuhan (Donghu), Xiangfan, Yichang (3)	Wuhan, Huangshi, Xiangyang, Wuhan (Wujiashan), Jingzhou (5)	
Hunan	Changsha, Yiyang, Zhuzhou, Xiangtan (4)	Changsha, Yueyang, Changde, Ningxiang (4)	
Chongqing	Chongqing (1)	Chongqing, Wanzhou, Changshou (3)	Lianlu cuntang, Xiyong (2)
Sichuan	Chengdu, Zigong, Mianyang (3)	Chengdu, Guang'an, Deyang (3)	Chengdu (1)
Total	27	60 dont 49 dans le bassin du Yangzi	8

Source : *Zhongguo gaoxin jishu chanye kaifaqu nianjian* [Annuaire statistique des zones industrielles de nouvelles technologies], Pékin, Zhongguo caizheng jingji chubanshe, 2010.

Carte 52 : La répartition des zones de développement industriel dans le bassin du Yangzi (2009)



VI.4.4. Deux exemples d'industries émergentes dans la recomposition industrielle du bassin du Yangzi

L'industrie automobile

Grâce à l'entrée de la Chine dans l'OMC en 2002, l'industrie automobile prend son essor et devient une industrie privilégiée pour la recomposition industrielle du bassin du Yangzi. Elle représente un secteur stratégique compte tenu à la fois de son lien historique avec les industries militaires et de son importance au sein de la production industrielle du bassin. Aujourd'hui, la croissance de la production automobile et la dynamique de ce marché constituent un indice très significatif, qui reflète à la fois la recomposition industrielle en cours du bassin et une amélioration du niveau de vie de ses habitants. À l'issue de ces dix dernières années d'évolution, le secteur de l'industrie automobile du bassin est dominé par de grands groupes de constructeurs spécialisés dans la construction d'automobiles et la fabrication de pièces détachées. Parmi les quinze plus grands constructeurs automobiles chinois, huit ont implanté leur chaîne de production et siège social dans les villes yangziennes, notamment dans de très grandes villes riveraines comme Shanghai, Nankin, Wuhan et Chongqing. Tous ces grands constructeurs sont susceptibles de conquérir les marchés internationaux, leur production extérieure s'adresse principalement aux pays émergents et en développement. Les constructeurs privés de type non gouvernemental (*minying*) comme Greely et BYD sont particulièrement très concurrentiels tant pour conquérir les marchés chinois que ceux de l'extérieur.

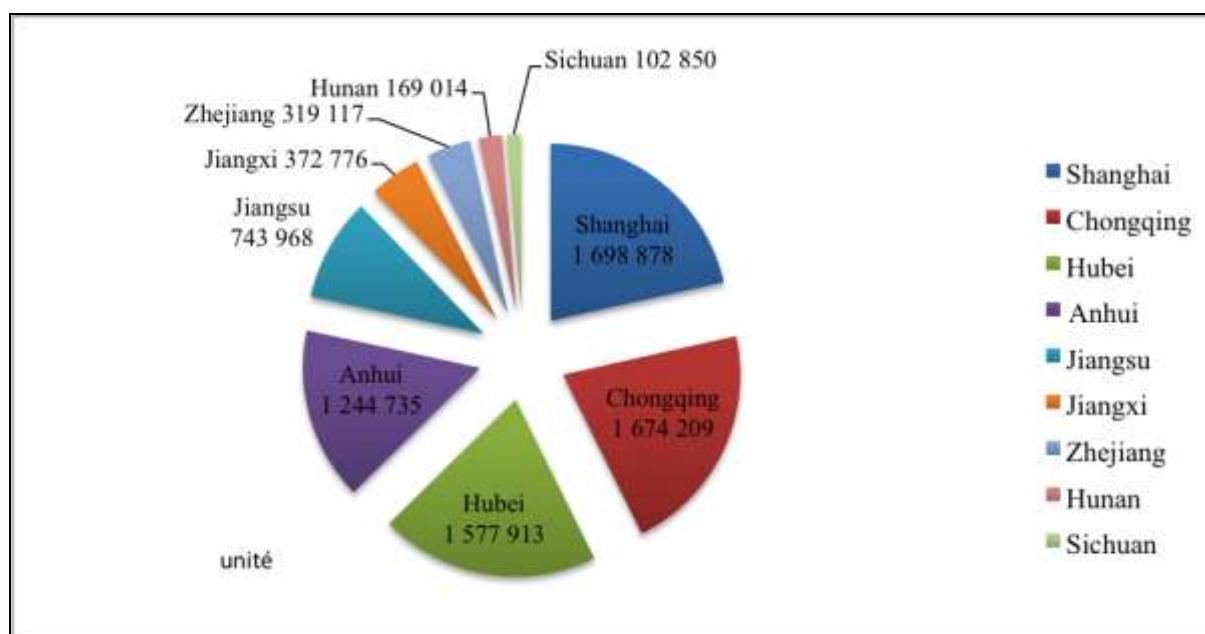
Dans les années 1990, l'industrie automobile du bassin du Yangzi a connu une restructuration et ses régions deltaïques se sont spécialisées dans le domaine de la production de véhicules légers (84,84 % de la production du bassin émane de Shanghai), tandis que les régions des haut et moyen Yangzi, centrées sur Chongqing et Wuhan-Shiyan, se sont tournées vers la fabrication de véhicules poids lourds⁶⁴⁰. Aujourd'hui, avec le développement du réseau routier et autoroutier, l'amélioration de la mobilité et la généralisation de la voiture privée dans le bassin entraînent une augmentation de la demande de voitures privées. La production de véhicules légers en 2008 est dominée par Shanghai, qui assure 16,24 % de la production du bassin, avec à sa suite, la production de Chongqing (8,66 %), de l'Anhui (6,36 %), de Wuhan

⁶⁴⁰ CHENG Zhengbiao, *WTO yu zhongguo qiche gongye fazhan duice yanjiu* [L'OMC et le développement de l'industrie automobile en Chine], Pékin, Jixie gongye chubanshe, 2004, p. 121.

(5,36 %) ⁶⁴¹. La prospérité de l'industrie automobile de l'Anhui est soutenue par la réputation des compagnies Chery Automobiles Co. Ltd (Wuhu) et JAC Motors (Hefei), entreprises publiques financées par les collectivités locales, ce qui représente un bel exemple au regard des autres provinces du bassin qui connaissent une faiblesse de l'industrie automobile, comme le Hunan et le Sichuan. Quant à la production de véhicules poids lourds, les anciennes bases automobiles de Chongqing et Wuhan continuent à consolider ce secteur. Dans le delta du Yangzi, l'augmentation de la production de véhicules poids lourds dans le Jiangsu permet de mieux équilibrer ce domaine d'activité. La production automobile est un des rares secteurs du bassin qui connaît une répartition relativement équilibrée entre les régions deltaïques et celles des haut et moyen Yangzi.

Les compagnies automobiles implantées dans le bassin du Yangzi, sont en général des constructeurs qui assemblent principalement sous licence (sauf quelques constructeurs purement chinois) et bénéficient d'un marché très porteur. Face à un marché où la demande dépasse largement l'offre, l'industrie automobile est surtout perçue comme un secteur industriel de haute rentabilité, dont le poids pourra aider à rééquilibrer la répartition industrielle du bassin.

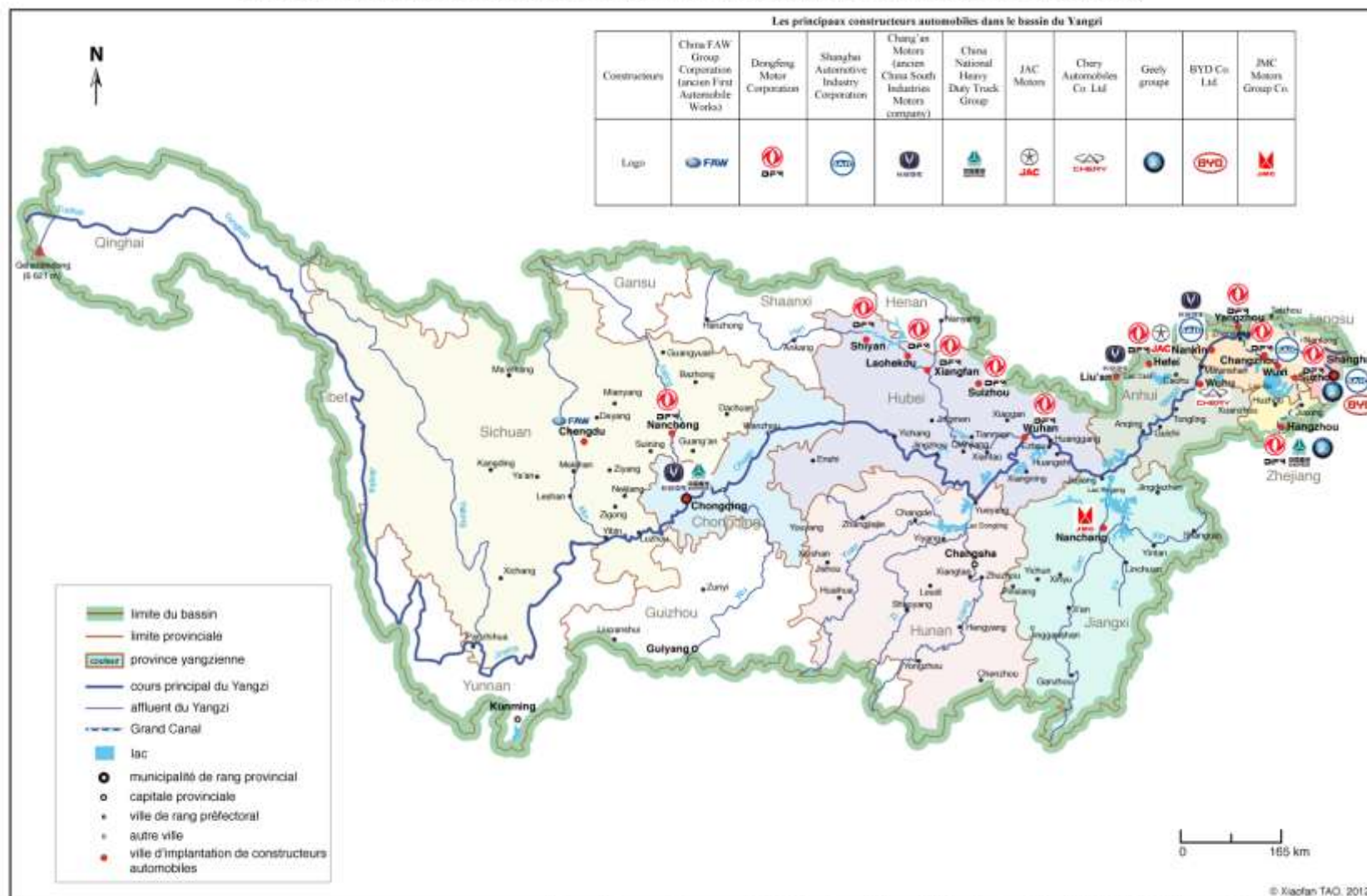
Graphique 16 : Le nombre d'automobiles produites dans le bassin du Yangzi (2008)



Source : *Zhongguo qiche gongye nianjian* [Annuaire statistique de l'industrie automobile de Chine], Pékin, Zhongguo qiche gongye xiehui, 2009




⁶⁴¹ *Zhongguo qiche gongye nianjian* [Annuaire statistique de l'industrie automobile de Chine], Pékin, Zhongguo qiche gongye xiehui, 2009.





Carte 53 : La répartition des principaux constructeurs automobiles dans le bassin du Yangzi (2008)



Source : Zhongguo qiche gongye nianjian [Annuaire statistique de l'industrie automobile de Chine], Pékin, Zhongguo qiche gongye xiehui, 2009.

Tableau 43 : Les principaux constructeurs automobiles dans le bassin du Yangzi

Constructeurs	Logo	Type d'entreprise	Siège social et principaux lieux de production dans le bassin	Principaux partenaires étrangers en 2008	Valeur de la production automobile en 2008 (yuans)	Nombre de véhicules produits en 2008 (unit é)
China FAW Group Corporation (ancien First Automobile Works)		Publique	Sichuan : Chengdu	Allemagne : Volkswagen, Audi Japon : Toyota, Mazda	251 453 160 000	1 530 994
Dongfeng Motor Corporation		Publique	Hubei : Wuhan, Shiyan, Xiangfan, Suizhou, Laohekou Sichuan : Nanchong Jiangsu : Changzhou, Suzhou, Yangzhou, Hangzhou Anhui : Hefei	France : PSA Peugeot Citroën Japon : Nissan, Honda États-Unis : Cummins Corée du Sud : KIA Motors	201 036 270 000	1 320 460
Shanghai Automotive Industry Corporation		Publique	Shanghai Jiangsu : Nankin, Wuxi	États-Unis : General Motors Allemagne : Volkswagen Suède : Volvo Italie : Iveco Corée du Sud : Daewoo	184 748 990 000	1 721 623
Chang'an Motors (ancien China South Industries Motors company)		Publique	Chongqing Jiangsu : Nankin Anhui : Liu'an	Japon : Mazda, Suzuki, Nissho Iwai États-Unis : Ford Motor	49 694 950 000	856 613

Constructeurs	Logo	Type d'entreprise	Siège social et principaux lieux de production dans le bassin	Principaux partenaires étrangers en 2008	Valeur de la production automobile en 2008 (yuans)	Nombre de véhicules produits en 2008 (unit é)
China National Heavy Duty Truck Group		Publique	Chongqing Jiangsu : Hangzhou	Allemagne : Man SE Suède : Volvo	42 263 590 000	106 377 (automobiles poids lourd)
JAC Motors		Publique	Anhui : Hefei	Constructeur chinois	20 112 290 000	204 800
Chery Automobiles Co. Ltd		Publique	Anhui : Wuhu	Constructeur chinois	19 646 870 000	350 006
Geely groupe		Privée	Shanghai Jiangsu : Hangzhou	Constructeur chinois	13 001 530 000	221 800
BYD Co. Ltd.		Privée	Shanghai	Constructeur chinois	–	192 971
JMC Motors Group Co.		Publique	Jiangxi : Nanchang	Japon : Isuzu Motors, Itochu États-Unis : Ford Motro	12 560 050 000	103 446

Source : *Zhongguo qiche gongye nianjian* [Annuaire statistique de l'industrie automobile de Chine], Pékin, Association de l'industrie automobile de la Chine, 2009.

Tableau 43 : La production automobile dans le bassin du Yangzi (2008)

Région	Classement en Chine	Valeur de la production		Production d'automobiles			Production d'automobiles légères		
		Valeur de la production (yuans)	Pourcentage par rapport à l'ensemble du pays (%)	Nombre d'automobiles produites (unit é)	Taux de croissance par rapport à 2007 (%)	Pourcentage par rapport à l'ensemble du pays (%)	Nombre d'automobiles légères produites	Taux de croissance par rapport à 2007 (%)	Pourcentage par rapport à l'ensemble du pays (%)
Shanghai	1	169 119 400 000	9,01 %	1 698 878	35,90 %	9,11 %	1 597 700	30,50 %	16,24 %
Chongqing	3	51 169 830 000	2,72 %	1 674 209	37,90 %	8,98 %	851 700	36,00 %	8,66 %
Hubei	4	119 437 180 000	6,36 %	1 577 913	48,70 %	8,46 %	527 100	43,40 %	5,36 %
Anhui	8	65 422 160 000	3,48 %	1 244 735	35,90 %	6,67 %	626 000	30,00 %	6,36 %
Jiangsu	10	104 537 550 000	5,57 %	743 968	47,00 %	3,99 %	313 800	46,20 %	3,19 %
Jiangxi	15	26 275 640 000	1,40 %	372 776	31,00 %	2,00 %	76 400	- 6,00 %	0,78 %
Zhejiang	16	128 382 050 000	6,84 %	319 117	15,20 %	1,71 %	273 700	25,00 %	2,78 %
Hunan	20	10 203 120 000	0,54 %	169 014	48,50 %	0,91 %	115 800	54,30 %	1,18 %
Sichuan	22	22 133 990 000	1,18 %	102 850	35,00 %	0,55 %	-	-	-
Bassin		696 680 920 000	37,10 %	7 903 460	37,23 %	42,37 %	4 382 200	28,82 %	44,54 %
Chine		1 878 053 580 000	100,00 %	18 651 379	31,90 %	100,00 %	9 838 400	29,20 %	100,00 %

Source : *Zhongguo qiche gongye nianjian* [Annuaire statistique de l'industrie automobile de Chine], Pékin, Association de l'industrie automobile de la Chine, 2009.

L'industrie pétrochimique

L'industrie pétrochimique est actuellement une industrie émergente dans le bassin du Yangzi. Principal secteur pour l'approvisionnement énergétique dans divers secteurs agricoles et industriels, la pétrochimie est le support de l'industrie de la production des matériaux bruts et semi-finis en Chine. Ces produits sont très rentables pour augmenter la production industrielle du bassin. En effet, il n'y a pas de gisements de pétrole dans la vallée du Yangzi. Dans ce secteur d'activité, seul bassin du Sichuan raffine une quantité très importante de gaz naturel. Ainsi la plupart des matériaux bruts nécessaires à la transformation de l'industrie de la pétrochimie du bassin doit-elle être importée. Malgré cette difficulté la production pétrochimique du bassin occupe une place significative à l'échelle du pays. Elle représente 34,52 % de la production nationale en 2009, et le bassin contribue à plus de 50 % de la production nationale de fibres chimiques, d'acide sulfurique et d'insecticides⁶⁴².

Depuis 2006, le secteur de la pétrochimie fait partie des industries les plus encouragées à se développer en Chine. Cependant, du fait de la crise économique mondiale déclenchée en 2008, l'industrie pétrochimique est l'une des industries les plus affectées par cette crise. Dans le bassin du Yangzi, la production pétrochimique de 2009 connaît un recul important. Les investissements de la pétrochimie dépendent principalement de l'autofinancement, puis du crédit bancaire. Dans ce secteur, les capitaux des investisseurs étrangers sont minimes.

Le bassin du Yangzi concentre de très nombreuses entreprises pétrochimiques. Parmi les dix-huit plus grandes bases de raffinerie de pétrole au niveau national, huit sont localisées dans la vallée du Yangzi (Shanghai, Nankin, Zhenhai à Ningbo, Anqing, Jiujiang, Wuhan, Jingmen et Changling à Yueyang). Dix compagnies pétrochimiques parmi les vingt plus puissantes du pays ont implanté leurs usines de production et leur siège social dans le bassin⁶⁴³.

À l'échelle territoriale, le delta du Yangzi est spécialisé dans le domaine de la transformation du pétrole, la région concentre des raffineries munies d'un bon niveau d'équipement et disposant d'une technologie de pointe. Dans les régions du haut Yangzi, les raffineries sont spécialisées dans le traitement du gaz naturel mais le traitement du pétrole y est beaucoup moins développé que dans le moyen et le bas du Yangzi. Notamment, la province du Sichuan a une activité de transformation du pétrole très marginale. En somme,

⁶⁴² 2010 Zhongguo hangye niandu baogao xielie zhi shiyou huagong [2010 Le rapport annuel sur les métiers en Chine – Secteur Pétrochimie], Pékin, Zhongguo fazhan chubanshe, 2011, p. 33.

⁶⁴³ Ces dix compagnies sont : la compagnie de Jingling et la compagnie de Nankin à Nankin, la compagnie de Shanghai et la compagnie de Gaoqiao à Shanghai, la compagnie d'Anqing à l'Anhui, la compagnie de Zhijiang, la compagnie de Zhenhai et la compagnie de Yangzi au Hubei, la compagnie de Yueyang et la compagnie de Dongting au Hunan, la compagnie de Sichuan et la compagnie de Luzhou au Sichuan.

l'industrie de la pétrochimie est un secteur en plein développement dans l'ensemble du bassin du Yangzi. En 2009, elle capte plus de 3 % des capitaux investis dans les biens immobilisés destinés aux villes yangziennes⁶⁴⁴. Bien que sa concentration demeure toujours importante dans les régions deltaïques, un transfert de cette industrie se met en place efficacement petit à petit des régions deltaïques vers les régions des haut et moyen Yangzi. D'après les statistiques de 2009, nous constatons un abaissement sensible de la production pétrochimique dans les régions deltaïques, tandis que celle-ci augmente au contraire dans le haut et le moyen Yangzi (cf. tableau 44).

Tableau 44 : La production de l'industrie pétrochimique en 2009

	Nombre de raffineries	Valeur de la production (yuans)	Taux de croissance par rapport à 2008
Shanghai	1 404	263 217 000 000	-11,9
Jiangsu	5 293	862 583 000 000	8,2
Zhejiang	2 903	387 986 000 000	-2,1
Anhui	967	100 824 000 000	9,0
Jiangxi	844	91 075 000 000	20,1
Hubei	1 260	193 041 000 000	15,2
Hunan	1 672	138 393 000 000	5,5
Chongqing	392	50 114 000 000	12,7
Sichuan	1 152	201 587 000 000	15,5
Bassin	15 887	2 288 820 000 000	8,0
Chine	34 616	6 630 000 000 000	
Proportion dans l'ensemble du pays	45,89 %	34,52 %	

Source : *Zhongguo hangye niandu baogao xielie zhi shiyou huagong* [2010 Le rapport annuel sur les métiers en Chine – Secteur Pétrochimie], Pékin, Zhongguo fazhan chubanshe, 2011, p. 68.

⁶⁴⁴ 2010 *Zhongguo hangye niandu baogao xielie zhi shiyou huagong* [2010 Le rapport annuel sur les métiers en Chine – Secteur Pétrochimie], op. cit., pp. 21-30.

Conclusion du chapitre VI :

Les territoires du bassin du Yangzi connaissent actuellement de profondes transformations. Les opérations de réorganisation de l'espace urbain, de recomposition sectorielle, d'exploitation des hydro énergies, d'amélioration des infrastructures, qui œuvrent ensemble à l'aménagement du bassin du Yangzi, permettent de doter ce vaste espace d'une identité territoriale et de remédier à ses disparités économiques et discontinuités régionales (tendance à la segmentation provinciale). Plus de vingt ans après le lancement de l'ambitieux projet d'aménagement du bassin du Yangzi, une grande région yangzienne commence à émerger progressivement dans les faits. L'aménagement du bassin du Yangzi en fait un objectif décisif pour le maintien voire le renforcement de l'unité territoriale du pays. À ce titre, le Yangzi et sa région deviennent un symbole de la nouvelle configuration spatiale de la Chine, avec un rôle clé de l'autorité centrale dans l'affirmation de son pouvoir suprême à diriger le pays et des autorités locales dans la production de la nouvelle identité de l'espace.

Chapitre VII : Le réseau de transport : vers la création d'un « carrefour continental »

Introduction du chapitre VII :

Jusqu'au début du XXI^e siècle, le réseau de transport du bassin du Yangzi demeure très fragmenté entre le haut, le moyen et le bas Yangzi. Cette fragmentation s'observe à travers les contraintes topographiques, le niveau de développement économique et l'orientation ferroviaire, routière et fluviale de chacune des régions traversées par le fleuve. Étant donné que les flux du trafic de fret et de passagers jouent un rôle majeur dans la structuration spatiale du bassin, la consolidation du réseau de transport apparaît comme un moyen nécessaire pour répondre aux besoins de développement économique du bassin et contribuer à une croissance économique plus uniformément répartie sur ce territoire. Le gouvernement chinois a reconnu la nécessité d'élaborer des schémas directeurs pour encadrer l'exploitation et la mise en place d'un système de transport multimodal sous la forme d'un corridor traversant le bassin d'est en ouest. Depuis 2004, le bassin du Yangzi a adopté un vaste programme de modernisation de son système de transport terrestre qui vise à attirer des investissements dans des projets de développement d'infrastructures.

Jusqu'à la fin du XX^e siècle, la topographie accidentée de la vallée, l'insuffisance des investissements, le défi démographique, le faible niveau technologique, la politique de développement régional déséquilibrée, ainsi que le mode de gestion inadapté d'un réseau de transport archaïque, entraînent un décrochage entre le rythme de progression de l'industrialisation et celui de la modernisation des transports et de leur essor. Cela se traduit par la surcharge des équipements, la lenteur et les mauvaises conditions d'acheminement des personnes et des biens. En la matière, la demande en forte hausse depuis l'ouverture du bassin ne peut être satisfaite. Le goulot d'étranglement du système de transport constitue un obstacle majeur à la pérennité de la croissance économique du bassin. En 2004, Thierry Sanjuan souligne que « l'axe du Yangzi n'est pas un carrefour continental, du fait qu'il est moins un lieu de rencontre ou de transition entre deux mondes culturels équivalents qu'une longue suite d'espaces intercalés et originaux entre un Nord qui se veut politiquement dominant et des périphéries méridionales très individualisées voire cloisonnées⁶⁴⁵ ». Face au défi de la construction d'un bassin économique unifié qui contribue à redonner au pays un équilibre territorial, la cohérence d'ensemble du bassin est fragilisée par un réseau de transport qui nécessite un développement et une réorganisation pour permettre une meilleure adéquation entre les ressources naturelles et les besoins de l'économie humaine.

Durant les années 1990, l'ouverture du bassin sur le monde extérieur a déjà conduit la vallée du Yangzi vers une crise de son secteur de transport, avec pour conséquence des entraves à son développement économique. Afin d'y remédier, une stratégie pour consolider le réseau de transport a été pensée et imposée par les autorités, afin de répondre aux besoins de l'urbanisation et du développement régional et local. Dès le IX^e Plan quinquennal (1995-2000), l'État souhaite construire dans l'ensemble du pays un système de transport intégré (*zonghe jiaotong tixi*)⁶⁴⁶, en particulier après l'arrivée en 2003 de Hu Jintao et Wen Jiabao au pouvoir, une date qui marque une nouvelle ère pour la réforme du secteur du transport. La nouvelle politique définit les priorités pour les infrastructures urbaines / rurales et les incitations de plus en plus pressantes aux instances de gouvernement local à aller plus loin dans leur recherche de ressources financières⁶⁴⁷. À partir de 2004, grâce à un renforcement des investissements dans ce secteur, conjointement opéré par les autorités centrales et locales,

⁶⁴⁵ SANJUAN Thierry, « L'invention du Yangzi Linéarité fluviale, segmentation provinciale et métropolisation littorale », dans Jean-Paul Bravard et Thierry Sanjuan, dir., *op. cit.*, p. 7.

⁶⁴⁶ Selon le ministère chinois des Communications, le système de transport combiné est défini comme un « transport intermodal dont les parcours principaux, s'effectuent par route, rail, voies navigables ou mer, et dont les parcours initiaux et/ou terminaux sont les plus courts possibles ». Source : *Jiaotongbu tongji baogao* [Rapport statistique du ministère des Communications], ministère des Communications, 2005, p. 3.

⁶⁴⁷ LIN Kun-chin, « Le développement du réseau routier en Chine Incohérences et inégalités », *Asie Visions*, no. 24, 2010, IFRI, p. 5.

L'État a décidé de restructurer le réseau de transport terrestre, fluvial et aérien du pays autour d'un ambitieux programme d'amélioration, d'expansion et de modernisation. À la faveur de ce projet, la structure du réseau de transport du bassin commence à se transformer.

Tableau 45 : Les investissements dans les secteurs du transport et du service postal au sein du Yangzi (2004 et 2009)

	Capitaux investis dans les secteurs du transport et du service postal (yuans)		Proportion des capitaux investis dans les secteurs du transport et du service postal dans le bassin du Yangzi par rapport à la Chine	Proportion des capitaux investis dans les secteurs du transport et du service postal par rapport à la totalité des capitaux investis dans le bassin
	Bassin du Yangzi	Chine		
2009	744 249 030 000	2 497 467 020 000	29,80 %	9,02 %
2004	276 313 000 000	764 623 000 000	36,14 %	9,96 %

Source : *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010 et 2005.

VII.1. Les enjeux du développement du réseau de transport dans le bassin du Yangzi

Conséquences de la régionalisation et de l'adaptation à l'économie de marché, le développement du réseau de transport est désormais pris en compte pour faire valoir les objectifs de l'aménagement du territoire. Comparées aux stratégies de développement du transport des années 1980-1990, les politiques en vigueur sont marquées par trois nouveaux impératifs : la réduction de la bureaucratie, le processus de décentralisation et l'adoption du principe utilisateur-payeur⁶⁴⁸. En tenant compte de la situation actuelle du bassin, le projet de développement du réseau de transport yangzien a mis l'accent sur quatre points : 1) construire un réseau de transport multimodal afin de répondre à l'intensification du mouvement de trafic de frets ; 2) créer un réseau de transport rapide pour améliorer les conditions de circulation des voyageurs ; 3) renforcer la capacité d'attraction et de rayonnement des villes yangziennes ; 4) renforcer le lien est-ouest du bassin à travers l'implantation de nouvelles artères à l'échelle du bassin⁶⁴⁹.

⁶⁴⁸ SANJUAN Thierry, avec la participation de TROLLIET Pierre, *op. cit.*, 2010, p. 100.

⁶⁴⁹ « Planification pour l'aménagement du bassin du Yangzi » (révisé en 2009), ministère des Eaux et Commission des ressources en eau du Yangzi, 2009, pp. 56-59.

VII.1.1. La construction d'un réseau de transport multimodal⁶⁵⁰

Après trente ans de réforme économique, aujourd'hui un système combiné impliquant les cinq principaux modes de déplacement (rail, route, voie d'eau, ligne aérienne et pipe-line⁶⁵¹) commence à émerger dans le bassin du Yangzi. L'interconnexion de ces divers réseaux s'appuie sur le dynamisme des ports maritimes, ports fluviaux et de villes yangziennes jouant le rôle de nœuds de communication terrestres ou aériens. Conformément à la planification, ces villes yangziennes, servant de points de transbordement et d'articulation, permettent de renforcer l'interconnexion entre les divers modes de transport, et de créer un véritable réseau de transport combiné et multimodal. Face à l'intensification du mouvement de trafic de frets issue de l'accélération de l'urbanisation et de l'industrialisation, la construction d'un système de transport multimodal yangzien a pour objectif de rendre beaucoup plus rentable ce type de trafic. Cela permet en outre de faire face à une concurrence de plus en plus tendue, du fait de la coexistence du réseau ferré avec le réseau autoroutier, le réseau aérien et le réseau fluvial, et de répondre finalement au besoin d'intégration économique du bassin du Yangzi.

VII.1.2. La création d'un réseau de transport rapide pour l'acheminement des voyageurs

La création d'un réseau de transport rapide pour faciliter le déplacement des voyageurs représente un enjeu récent des politiques de transport en Chine⁶⁵². L'adoption d'une politique d'ouverture, l'assouplissement du système du *hukou* et l'amélioration du niveau de vie ont conduit à une hausse inattendue des migrations interprovinciales et à un développement de l'industrie touristique dans le bassin du Yangzi. L'augmentation du nombre de voyageurs accentue la nécessité de remédier au vieillissement des infrastructures du réseau de transport et à sa mauvaise gestion, ce qui implique de créer un nouveau système de transport rapide à l'usage des voyageurs. Ainsi l'avion, l'autoroute et le train à grande vitesse sont-ils des modes de transport privilégiés par la planification du développement du réseau de transport du bassin du Yangzi. Ils offrent notamment à leurs usagers des conditions de transport plus confortables ainsi que des gains de temps conséquents.

⁶⁵⁰ [Le transport multimodal (ou le transport combiné) consiste à assurer un transport en empruntant successivement différents modes de transport. Il concerne surtout les marchandises.], «Le transport intermodal », RODRIGUE Jean-Paul et COMTOIS Claude, article disponible sur la toile : <http://www.geog.umontreal.ca/geotrans/fr/ch3fr/conc3fr/ch3c5fr.html> (référence du 8 janvier 2006, consulté le 27 août 2011).

⁶⁵¹ Le bassin du Yangzi dispose d'un réseau de gazoducs assez limité et principalement localisé dans le Jiangsu (pétrole brut) et le Sichuan (gaz naturel). De ce fait, ce réseau de gazoducs n'est pas pris en compte pour structurer le réseau de transport combiné du bassin du Yangzi.

⁶⁵² ALLAIRE Julien, «La motorisation du transport de personnes en Chine, entre croissance économique et soutenabilité », Cahiers de Recherche LEPII, no. 34, 2004, p. 3.

VII.1.3. Renforcer la capacité d'attraction et de rayonnement des grandes villes yangziennes

Du fait de l'ouverture du bassin, la métropolisation, la mégapolisation, la généralisation de la périurbanisation et la mise en place de régions urbaines, qui contribuent à restructurer l'armature urbaine et la composition industrielle du bassin, sont des phénomènes de plus en plus généralisés dans le bassin. L'accélération de l'urbanisation permet aux grandes villes yangziennes de faire rayonner leur économie sur le territoire du bassin. Faciliter les échanges de ville à ville, de région à région, exige une réorganisation et un renforcement des capacités du réseau de transport. Fondamentalement, l'amélioration du réseau de transport yangzien doit répondre aux besoins de communication entre les diverses villes yangziennes, notamment celles des centres économiques régionaux. Cet objectif a conduit à la création de réseaux de transport à des échelles variées : à l'échelle du bassin, à l'échelle de la région urbaine et à l'échelle de la ville proprement dite.

VII.1.4. Renforcer la communication est-ouest du bassin

Cet objectif est au cœur de la planification du réseau de transport yangzien. Au niveau de l'organisation de l'espace, le réseau de transport yangzien connaît actuellement des faiblesses, qui lui sont préjudiciables. D'abord, le bassin du Yangzi est un vaste espace compartimenté séparé par des éléments topographiques distincts et variés (plaines, bassins, collines, montagnes, plateaux). La répartition déséquilibrée des ressources naturelles, qui sont surtout riches dans le haut Yangzi, mais principalement captées par l'industrialisation du delta du Yangzi, crée un obstacle au développement unifié du bassin. Ensuite, les stratégies de développement territorial déséquilibré des années 1980 et 1990 ont provoqué une grande fracture au niveau de la densité du réseau de transport entre le littoral et l'intérieur. Enfin, l'ancien système économique impérial particulièrement autarcique a marqué durablement le bassin, par des réflexes de morcellement et de désarticulation territoriaux. La structure du réseau de transport yangzien a été historiquement et traditionnellement renforcée par de grands axes longitudinaux, au détriment des axes de communication est-ouest, considérés comme moins importants. Aujourd'hui, pour l'édification d'un bassin économique unifié autour de l'axe du Yangzi, la communication est-ouest devient décisive et sert notamment à redistribuer les retombées du développement des régions deltaïques riches et modernes vers les régions sous-développées intérieures. Ainsi améliorer les infrastructures de transport et faire

progresser les nouveaux modes de transport rapides est / ouest à l'échelle du bassin constituent-ils un préalable à toute prétention de rééquilibrage territorial du bassin du Yangzi.

D'après la planification, qui porte sur une étendue de 1 700 km d'est en ouest (distance à vol d'oiseau de Shanghai à Chengdu⁶⁵³), le Yangzi n'est plus le seul axe pénétrant est-ouest du bassin ; désormais, un ensemble de réseaux de communication transversal maillé par les voies fluviales, terrestres et aériennes commence à être renouvelé ou entièrement construit dans le bassin. Il s'agit de travaux d'aménagement de quais en eaux profondes et de chenaux yangziens ; de chaînes d'autoroutes interurbaines reliant les villes du bas, du moyen et du haut Yangzi ; d'un vaste réseau de voies ferrées systématiquement renforcé d'est en ouest par l'extension des lignes électrifiées et la nouvelle construction de lignes à grande vitesse ; et enfin de l'expansion d'équipements aéroportuaires dans plusieurs villes du bassin.

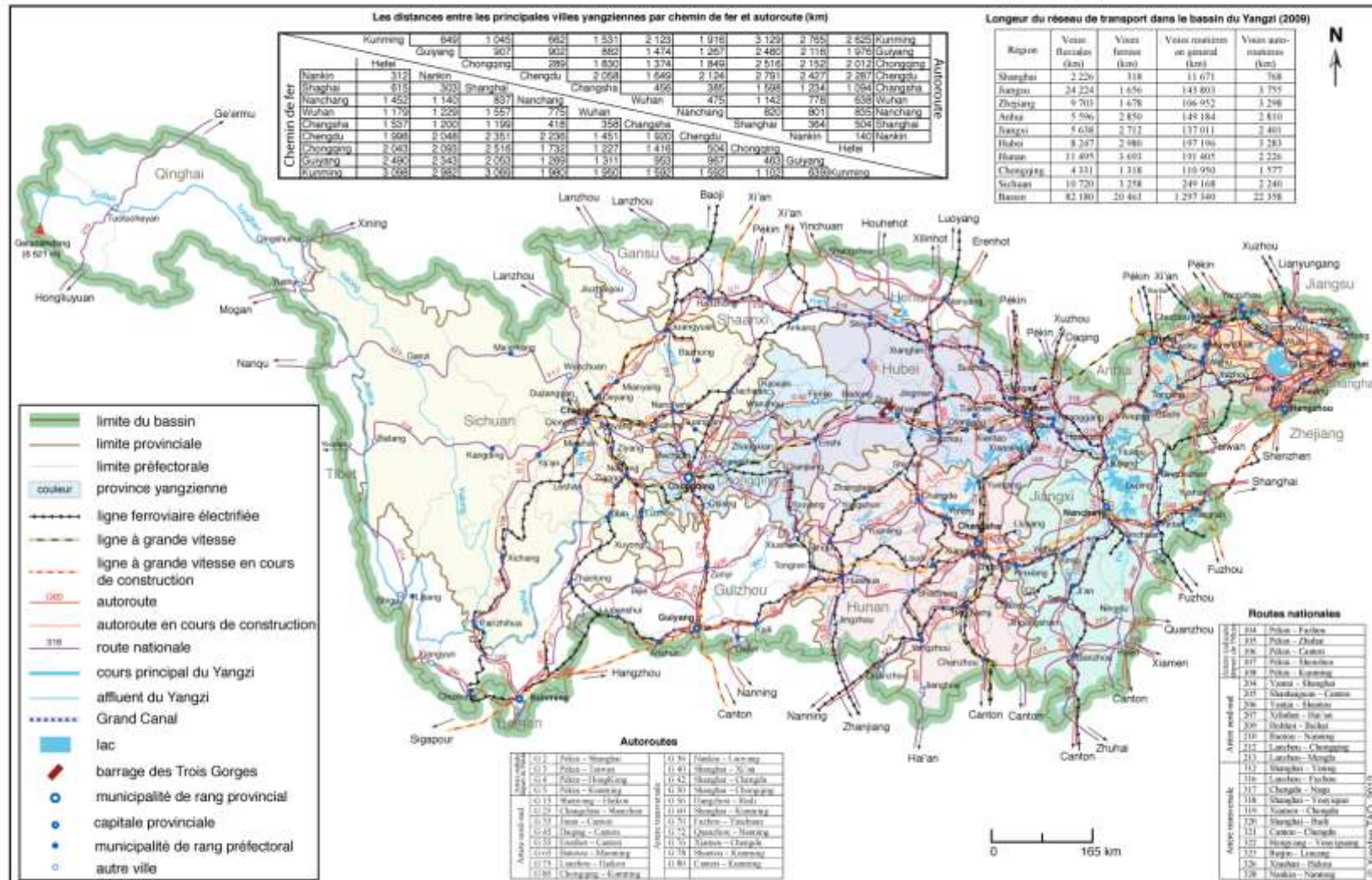
⁶⁵³ Si l'on prend comme référence le bassin du Yangzi hydrographique, cette distance peut encore se prolonger jusqu'à 2 000 km, mesurée à vol d'oiseau entre Shanghai et Kunming.

Tableau 46 : Les trois principaux modes de transport dans le bassin du Yangzi (2009)

Région	Transport fluvial			Transport ferroviaire			Transport routier			
	Longueur des voies fluviales (km)	Trafic annuel		Longueur des voies ferrées (km)	Trafic annuel		Longueur des voies routières (km)		Trafic annuel	
		Nombre de voyageurs transportés (per.)	Poids en tonnes des marchandises transportées (t)		Nombre de voyageurs transportés (per.)	Poids en tonnes des marchandises transportées (t)	Voies routières en général (km)	Voies auto-routières (km)	Nombre de voyageurs transportés (per.)	Poids en tonnes des marchandises transportées (t)
Shanghai	2 226	14 150 000	379 830 000	318	51 610 000	9 413 246	11 671	768	29 950 000	377 450 000
Jiangsu	24 224	5 450 000	420 160 000	1 656	91 670 000	65 632 082	143 803	3 755	1 910 010 000	1 040 020 000
Zhejiang	9 703	36 800 000	520 020 000	1 678	70 240 000	37 618 941	106 952	3 298	1 883 640 000	958 020 000
Anhui	5 596	1 140 000	273 550 000	2 850	51 310 000	113 075 912	149 184	2 810	1 359 840 000	1 579 910 000
Jiangxi	5 638	2 560 000	52 870 000	2 712	54 700 000	55 702 482	137 011	2 401	647 700 000	752 000 000
Hubei	8 247	3 710 000	133 050 000	2 980	52 600 000	61 157 204	197 196	3 283	887 030 000	595 630 000
Hunan	11 495	7 470 000	118 340 000	3 693	64 660 000	57 360 456	191 405	2 226	1 333 590 000	1 113 510 000
Chongqing	4 331	12 260 000	77 710 000	1 318	26 050 000	22 634 411	110 950	1 577	1 101 500 000	585 320 000
Sichuan	10 720	28 290 000	41 220 000	3 258	59 030 000	76 589 341	249 168	2 240	2 112 880 000	1 064 720 000
Bassin	82 180	111 830 000	2 016 750 000	20 463	521 870 000	499 184 075	1 297 340	22 358	11 266 140 000	8 066 580 000
Proportion dans le total du bassin	5,87 %	0,94 %	19,06 %	1,46 %	4,39 %	4,72 %	92,67 %	-	94,67 %	76,23 %

Source : *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010

Carte 54 : La répartition du réseau de transport terrestre dans le bassin du Yangzi (2010)



Source : Zhongguo jiaotong ditu [Atlas du réseau de transport de la Chine], Changsha, Hunan ditu chubanshe, 2011.

Le projet de développement du réseau de transport dans le bassin du Yangzi s'oriente vers une amélioration des trois principaux modes de déplacement : le transport par voie fluviale, par voie routière et par voie ferroviaire. Mise à part la planification de développement du réseau fluvial yangzien en date de 2009, laquelle a été pensée à l'échelle spécifique du bassin («La Planification pour le développement du réseau de transport fluvial du bassin du Yangzi »), les deux autres projets de développement du réseau de transport font l'objet de planifications à l'échelle nationale. Il s'agit de «la planification du réseau des autoroutes nationales »(élaborée 2005) d'une part et «la planification pour le développement du réseau ferroviaire à moyen et long termes »(élaborée en 2005, puis révisée en 2008) d'autre part.

Nous examinerons le processus de développement du réseau de transport et les répercussions consécutives à ces planifications sur la recomposition spatiale du bassin du Yangzi à partir des trois modes de transport les plus représentatifs. Il s'agit du réseau autoroutier, des lignes ferrées à grande vitesse et du réseau fluvial.

VII.2. La planification du réseau autoroutier

Résultant de choix politiques, le développement actuel du réseau national de transport s'effectue surtout par la prolongation des réseaux routiers. En tant que moyen de transport le plus courant et efficace pour assurer les activités commerciales régionales et la mobilité des hommes sur les courtes et moyennes distances, ainsi que le transport de fret à faible tonnage, le réseau routier est le mode de transport le plus facile à exploiter (par rapport aux autres modes de transport) ; il est ainsi imposé dès 1992 par les collectivités locales comme outil de base pour accélérer leur développement sur place. La route est aussi la voie de l'avenir pour le marché privé de l'automobile, actuellement en pleine expansion. Grâce à ces caractéristiques, l'État souhaite que le transport routier joue un rôle prédominant dans la modernisation du système national de transport. Comparé aux années 1980, où le rail était le moyen de transport prédominant, à partir des années 1990, la supériorité de la voie ferrée décline avec l'essor de la route. Le réseau routier est actuellement le moyen de transport le plus important en Chine. En 2009, le bassin du Yangzi connaît une densité routière de 87,83 km pour 100 km² ; la longueur totale des routes y atteint 1 297 340 km, soit quatre fois plus qu'en 1992. 94,67 % des flux de passagers et 76,23 % des flux de marchandises se font par la route⁶⁵⁴. La vitesse de développement du réseau routier constitue l'un des phénomènes les plus spectaculaires qui illustrent les recompositions spatiales de la vallée du Yangzi.

⁶⁵⁴ *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010 et 1993.

Cette supériorité du réseau routier émane d'un processus de renforcement du réseau routier national, régional et local, ainsi que d'une prise de conscience de l'importance du réseau autoroutier. En effet, la plupart des grandes routes nationales qui traversent le bassin ont été construites durant la période 1960-1970. À partir de 1992, le développement des routes se porte plus particulièrement sur la ramification des voies et l'intensification des routes provinciales⁶⁵⁵, locales, et, notamment au seuil de l'an 2000, se traduit par une densification du réseau autoroutier (provincial et national). D'après les statistiques, dès 1999, une augmentation très nette du nombre d'autoroutes a été constatée dans le bassin. En dix ans, la longueur des voies d'autoroutes yangziennes a été multipliée par 4,5⁶⁵⁶. Mis en avant par l'État, le réseau autoroutier a été en 2004 la cible d'une planification consistant à créer un ensemble de réseaux autoroutiers à l'échelle du pays⁶⁵⁷, laquelle planification a été conçue par le Conseil des affaires de l'État pour renforcer la communication et économiser le temps de transport entre les divers centres économiques du pays. Résultat de cette planification, le principal réseau autoroutier du bassin comprend les sept axes radiaux au départ de Pékin, ainsi que neuf axes nord-sud et dix-huit transversaux. En outre, afin de favoriser le développement des régions urbaines et des très grandes villes, la planification autoroutière a conçu quatre grands contournements⁶⁵⁸ pour faciliter la communication interne des régions urbaines yangziennes et onze ceintures périphériques aux alentours des très grandes villes pour soulager leur ancien système de transport congestionné. Dans le bassin du Yangzi, ce réseau doit englober l'ensemble des grandes villes yangziennes supérieures à 500 000 habitants et les villes moyennes de plus de 200 000 habitants. Toutes les villes et grands bourgs yangziens seront desservis par ce réseau autoroutier⁶⁵⁹.

⁶⁵⁵ Les routes provinciales sont des routes dont la construction, la gestion et l'entretien sont gérés par le gouvernement d'une province.

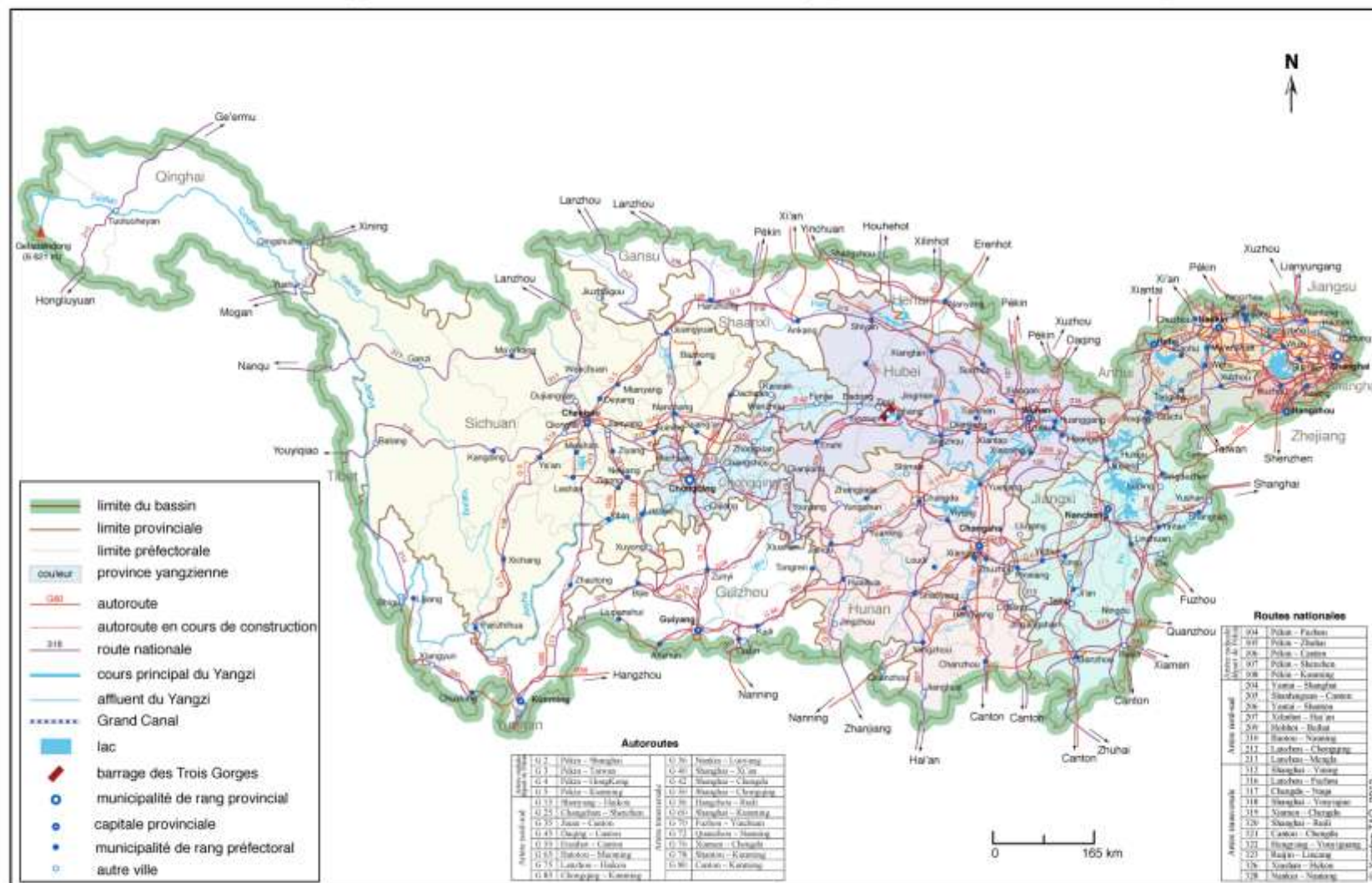
⁶⁵⁶ Calculs effectués d'après le *Zhongguo tongji nianjian zhaiyao* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine 1980-2007], Pékin, Bureau national des statistiques, 2008.

⁶⁵⁷ Suivant la « Planification du réseau autoroutier de Chine », adoptée par le Conseil des affaires d'État en 2004, le réseau autoroutier chinois est composé par trois types d'autoroutes : artères radiales partant de Pékin (7), artères transversales est-ouest (18) et artères verticales nord-sud (9). La planification a prévu d'ailleurs cinq grands contournements réservés aux régions urbaines. La longueur totale des autoroutes du pays sera de 85 000 km, dont 68 000 km d'autoroutes nationales et 17 000 km d'autoroutes régionales et municipales. Le temps prévu pour réaliser l'ensemble de la planification est de 30 ans. Source : *Quanguo gaosu gonglu guihua* [La planification pour le développement du réseau autoroutier de Chine], Pékin, ministère des Communications, 2004, pp. 82-83.

⁶⁵⁸ Le grand contournement est un ensemble d'axes autoroutiers qui fait le tour de la région urbaine.

⁶⁵⁹ *Quanguo gaosu gonglu guihua* [La planification pour le développement du réseau autoroutier de Chine], *op. cit.*, p. 85.

Carte 55 : La répartition du réseau routier dans le bassin du Yangzi (autoroutes et routes nationales 2010)



Source : Zhongguo jiaotong dituce [Atlas du réseau de transport de la Chine], Changsha, Hunan ditu chubanshe, 2011.

À partir des différents niveaux de développement des villes yangziennes, le réseau routier du bassin peut être décliné en cinq catégories de routes hiérarchisées : les autoroutes (nationales ou provinciales), les routes nationales, les routes provinciales, les voies communales et les chemins vicinaux. À la fin de 2009, le bassin du Yangzi compte au total 1 544 456 km de routes (soit 33,60 % de la longueur totale nationale), dont 1 050 244 km de route de qualité supérieure⁶⁶⁰, y compris 22 358 km d'autoroutes (soit 34,37 % des autoroutes nationales du pays ; la longueur totale des autoroutes yangziennes est presque trois fois plus élevée qu'en 1997). Plus précisément, on relève 23 autoroutes nationales traversant la vallée du Yangzi (12 allant du nord vers le sud et 11 allant de l'est vers l'ouest) ; 28 routes nationales traversent le bassin, dont 13 longitudinales et 15 transversales. La longueur totale des routes nationales dans le bassin s'élève à 35 000 km, soit 28 % de la totalité de la longueur des routes nationales de Chine ; puis quelques centaines de routes provinciales traversent le bassin pour renforcer la communication entre les villes de tailles moyenne et petite ; enfin les voies communales et les chemins vicinaux font le lien entre petites villes, bourgs et campagne⁶⁶¹.

En termes de distribution des routes et de leur développement, des disparités inévitables se sont accentuées entre espaces urbains et ruraux, et d'une région à l'autre. La densité des routes dans le haut, le moyen et le bas Yangzi est très variable (notamment pour les routes de qualité inférieure). Avec en ligne de mire une redistribution territoriale mieux équilibrée, depuis 2000, dans le secteur du transport routier, des budgets de plus en plus importants sont alloués aux régions des haut et moyen Yangzi. Cet ajustement des investissements a eu des conséquences perceptibles : l'examen de la répartition actuelle du réseau autoroutier et des routes nationales dans le bassin met en évidence que le réseau routier de qualité supérieure connaît une répartition relativement équilibrée entre axes nord-sud et axes transversaux (15 axes nord-sud contre 13 axes transversaux pour les routes nationales traversant le bassin et 12 axes longitudinaux contre 11 axes latitudinaux pour les autoroutes yangziennes).

Cette dynamique de construction de routes de qualité supérieure révèle, d'une part, des changements rapides intervenant dans l'organisation spatiale à l'échelle régionale en termes d'équilibrage territorial ; d'autre part, elle est le résultat d'une approche décentralisée

⁶⁶⁰ Les routes de qualité supérieure comprennent les autoroutes, les voies de catégorie supérieure I à IV. Suivant la définition chinoise, les voies express ont une largeur de 28 m, 25,5 m pour la route de classe I, 12 m pour la route de classe II, et 8,5 m pour la route de classe III et 7 m pour la route de classe IV. Source : le *Zhongguo gonglu jituji* [Atlas routiers Chine], Zhongguo ditu chubanshe, 2011, p. 4.

⁶⁶¹ *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine 2010], *op. cit.*

appliquant une logique de marché aux réseaux de transport⁶⁶². Trois éléments expliquent cette dynamique : 1) la répartition des grandes villes : la condition topographique et la localisation des grandes villes constituent la base théorique pour l'orientation des autoroutes et la répartition de la densité des routes ; 2) l'engagement politique de l'État central : le gouvernement central tient le rôle clé de planificateur en chef dans le développement des infrastructures de transport ; 3) le rôle des autorités provinciales est également décisif : dans la pratique, celles-ci sont investies des responsabilités les plus importantes dans la conduite des projets et l'entretien des routes sur le long terme. Suivant les recherches de Lin⁶⁶³, trois variables – les revenus fiscaux, les procédures administratives et les capitaux privés investis – expliquent la discrimination qu'exercent les dirigeants d'une province à l'autre en matière d'utilisation des financements et de prise de décision sur tel type de routes à développer.

Tableau 47 : Les nombres d'autoroutes yangziennes passant à Pékin, à Shanghai, à Wuhan et à Chongqing

	Pékin	Shanghai	Wuhan	Chongqing
Axes au départ de Pékin	4	1	1	-
Axes longitudinales		1	-	3
Axes latitudinales		4	3	2
Total	4	6	4	5

Source : calculs effectués d'après le *Zhongguo gonglu jituji* [Atlas routiers Chine], Zhongguo ditu chubanshe, 2011.

Note : Les autoroutes chinoises sont classées en trois catégories suivant leur direction : la première catégorie comprend les autoroutes de forme radio-centrique au départ de Pékin, la deuxième catégorie est celle des autoroutes traversant la Chine du nord au sud et la troisième catégorie regroupe les autoroutes traversant la Chine d'est en ouest.

Ce tableau met en lumière deux caractéristiques importantes du réseau autoroutier dans le bassin du Yangzi. Premièrement, l'implantation de ce réseau autoroutier traduit une volonté de rééquilibrage territorial. Le nombre d'autoroutes qui traversent respectivement les trois plus importantes villes yangziennes (Shanghai, Wuhan et Chongqing) fait apparaître une répartition équilibrée de celles-ci. Deuxièmement, le tableau souligne l'importance du contrôle territorial de Pékin dans l'implantation des routes et autoroutes nationales, puisque parmi les 12 axes autoroutiers qui vont traverser le bassin longitudinalement, 4 sont au départ de Pékin (5 routes nationales radiales au départ de Pékin parmi les 15 routes nationales

⁶⁶² LIN Kun-chin, *op. cit.*, p. 9.

⁶⁶³ *Ibid.* pp. 28-39.

perpendiculaires traversant le bassin). Cependant, Shanghai, vers laquelle convergent plusieurs autoroutes, se voit désormais conférer un véritable rôle de pivot de développement du bassin. La planification prévoit, dans le bassin, 6 grands axes autoroutiers (2 longitudinaux et 4 latitudinaux) qui vont converger vers Shanghai. Dans le cadre de l'organisation spatiale du bassin, la planification du réseau autoroutier vise à propulser Shanghai comme centre régional du bassin.

La planification pour le développement du réseau autoroutier chinois couvre une période de trente ans. La volonté de renforcer le maillage routier, au moyen d'une gestion décentralisée, demeure actuellement au cœur de la politique chinoise de développement routier. La pertinence de cette stratégie de développement autoroutier pose néanmoins question, notamment quant à l'éventualité de répercussions négatives dans le bassin du Yangzi. En effet, la généralisation des voies express dans le bassin à travers le développement du réseau autoroutier se fait au détriment de l'évolution des routes locales de moindre qualité notamment dans l'espace rural, ce qui est un phénomène paradoxal.

Le Conseil des affaires de l'État a approuvé en 2005 un « Plan de construction de routes rurales », premier projet de construction d'infrastructures dans les campagnes. Ce projet intègre les objectifs du Plan de développement du réseau routier national actuel. Dans les espaces ruraux du bassin, l'objectif est de doter les haut et moyen Yangzi, de 100 % de routes bétonnées pour les cantons et 88 % pour les villages (objectif d'ailleurs atteint dans le delta du Yangzi)⁶⁶⁴. Tous les villages administratifs doivent être reliés par des routes et la qualité de celles-ci doit être améliorée dans toutes les régions yangziennes. Pour ce faire, l'État central a donné de vagues directives afin de soutenir les capacités de financement des collectivités locales rurales. Entre 2003 et 2005, l'État a dépensé en tout 14 milliards de yuans pour la construction de routes dans les campagnes yangziennes⁶⁶⁵. Le XI^e Plan quinquennal (2006-2010) a proposé d'« aménager les campagnes » et décidé d'investir 100 milliards de yuans au total dans la construction de routes de campagnes pour l'ensemble du pays⁶⁶⁶. En particulier, l'État encourage les responsables politiques locaux à « faire de leur mieux » pour consacrer une partie déterminée de leur budget local à la construction routière⁶⁶⁷. Cette volonté de développer les infrastructures dans les campagnes traduit les inquiétudes de l'État quant aux

⁶⁶⁴ *Quanguo gonglu jianshe guihua* [La planification pour la construction de routes rurales], Pékin, Conseil des affaires de l'État, 2005, p. 6.

⁶⁶⁵ *Jiaotongbu tongji baogao* [Rapport statistique du ministère des Communications], Pékin, ministère des Communication, 2005, p. 77.

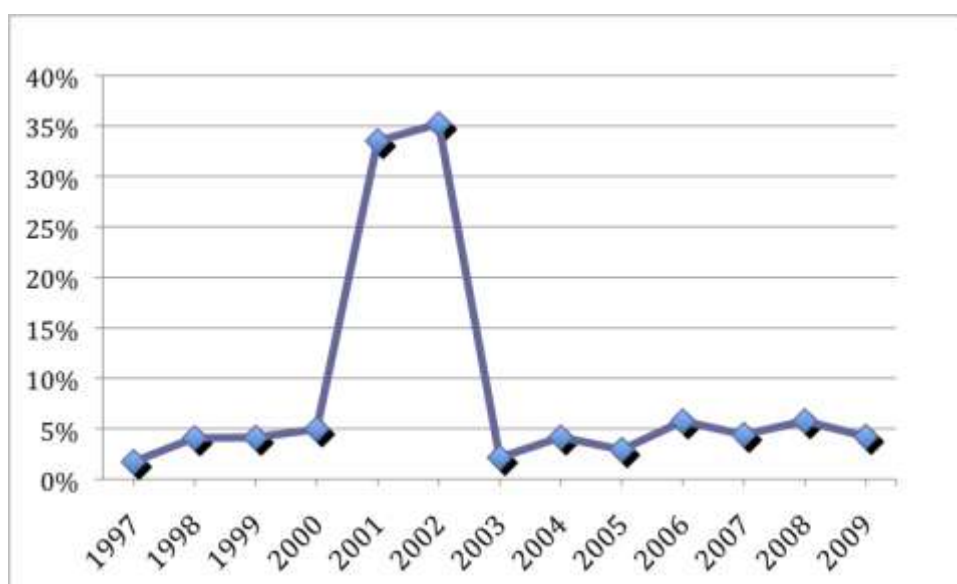
⁶⁶⁶ *Guomin jingji he shehui fazhan de di shiyi ge wunian jihua* [Le XI^e Plan quinquennal pour le développement économique et social de Chine (2006-2010)], Pékin, Conseil des affaires d'État, 2006, p. 15.

⁶⁶⁷ « 2001-2010 Waterway and Highway Industrial Policy and Product Development Overview », *Transport Regulation*, no. 268, 2001, pp. 45-46.

inégalités croissantes dans l'équipement en infrastructures entre les régions riches et régions pauvres.

Après l'ouverture du bassin, le réseau routier dans les campagnes yangziennes s'est considérablement développé. Grâce à la politique de développement des régions de l'Ouest, à partir de 2001, les régions les plus pauvres des haut et moyen Yangzi ont adopté pour construire des routes, un rythme de plus en plus rapide. Mais il est à noter que seules les régions du delta du Yangzi ont connu une forte croissance des routes de qualité inférieure. À l'inverse en effet, à partir de 2003, dans les régions des haut et moyen Yangzi, se développent surtout les routes de qualité supérieure. Ce résultat traduit donc le fait que le développement du réseau routier rapide se fait au détriment de l'évolution des routes locales de qualité inférieure et ce phénomène touche particulièrement les campagnes.

Graphique 17 : Le Taux d'augmentation annuelle des routes dans le bassin du Yangzi



Source : *Zhongguo tongji nianjian huibian 1978-2009* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

Derrière le florissant développement autoroutier se dissimule des réalités moins perceptibles. Depuis 2003, le taux de croissance de la longueur totale des routes yangziennes a diminué. Même sous l'influence de la politique de développement des régions de l'Ouest, non seulement le delta du Yangzi, mais aussi le haut et le moyen Yangzi ont connu une baisse de la croissance annuelle moyenne de la construction des routes. Sous l'effet de politiques incitatives qui fluctuent d'une année à l'autre ou d'une région à l'autre, le développement routier a connu son pic d'activité majeur en 2001, mais depuis 2004, il se ralentit du fait de la préférence donnée au réseau ferroviaire dans le plan de développement de transport terrestre.

Ce ralentissement révèle que le prolongement des voies express s'est fait au prix de la réduction de la vitesse de développement de l'ensemble des routes et spécialement celles de qualité inférieure situées dans les zones rurales et les régions sous-développées. L'importance trop exclusive donnée à l'intensification des réseaux routiers de qualité supérieure a laissé dans l'ombre les réseaux routiers de base qui sont répartis dans les espaces ruraux, et qui, de fait, sont de plus en plus marginalisés. Suite à l'évolution de ces dernières années, dans le bassin du Yangzi, les routes de catégories supérieures (autoroute, catégorie I et II) représentent 10,69 % du résultat national en 2009 contre 15,98 % en 1980⁶⁶⁸. Autrement dit, la croissance des routes de qualité supérieure est, elle aussi, faible. Malgré une volonté affichée de généraliser le système des voies de transport terrestre rapides du bassin, le nombre d'autoroutes y est encore insuffisant par rapport aux besoins du bassin. Même les régions deltaïques les plus développées ont, jusqu'à présent, un système autoroutier unifié en devenir, puisqu'il est en cours de construction. Le seul système autoroutier complet est celui qui se cantonne à une échelle réduite et dessert les alentours des grandes villes. Par conséquent, en s'éloignant des grandes villes, les autoroutes et les routes de catégories supérieures deviennent des axes de développement assez isolés. Elles servent surtout comme lien permettant à un certain nombre de villes et bourgs qui, à l'origine, s'égrènent le long de la route, de se greffer à un axe régulier. Le raccordement de ces villes et bourgs a pour objectif de les unir à un axe de communication entre grands centres régionaux. Cependant, les autoroutes en elles-mêmes n'assurent pas la communication des petites villes ou bourgs qu'elles desservent avec les espaces urbains ou ruraux alentours. Ce sont les réseaux de base composés des routes de qualité inférieure, qui ont l'impact le plus profond sur les zones rurales et les régions enclavées. Les recherches de Lin Kun-Chin montrent que les régions intérieures qui ne bénéficient que de capitaux privés médiocres et d'investissements étrangers sont incitées à maximiser leurs ressources avec la création de voies express et voies rapides. La mise en place de cette stratégie de développement dans les espaces ruraux ne semble pas être une politique de développement pertinente, puisque les besoins urgents de ces collectivités rurales sont avant tout de lutter contre la pauvreté et d'améliorer la circulation des marchés, ces priorités sollicitent les réseaux routiers de catégorie inférieure. Ce sont les routes de qualité inférieure qui permettent un retour sur investissement plus important, aussi

⁶⁶⁸ Cette comparaison repose sur des calculs tirant leurs sources des annuaires statistiques de Chine de 1986 et 2010. La classification des routes par catégories a évolué. Ainsi, en 1986, il n'existe pas d'autoroutes dans le bassin du Yangzi et les statistiques font état de routes de catégorie supérieure sans plus donner de distinctions. À partir de 1987, il existe désormais, au sein de cette catégorie, une distinction entre autoroutes, routes de catégorie I et routes de catégories II. Cette comparaison s'avère néanmoins pertinente pour révéler, dans l'intervalle, une faible croissance des routes de catégories supérieures.

bien pour les petites villes que pour les campagnes. Malheureusement, le gouvernement chinois ne semble pas avoir pris conscience de ces avantages économiques locaux et il va vraisemblablement continuer à privilégier la construction de routes de qualité supérieure dans la politique rurale des années à venir⁶⁶⁹.

L'intensification du réseau autoroutier affaiblit la potentialité de développer d'autres types de routes qui pourraient mieux servir le développement des collectivités locales. La construction de l'autoroute peut provoquer d'autres effets non souhaitables à l'échelle locale. À titre d'exemple, dans certaines régions yangziennes, l'arrivée de l'autoroute se traduit dans plusieurs petits bourgs par des signes de récession économique. La construction de l'autoroute, conduisant les bourgs ruraux et les petites villes à communiquer plus aisément avec les grandes villes, entraîne une diminution importante de la main-d'œuvre qualifiée, laquelle délaisse des entités urbaines de tailles moyenne et petite. Cette situation s'observe notamment dans les zones d'influence directe des très grandes villes deltaïques et des mégapoles émergentes comme Wuhan et Chongqing. Dans certains bourgs du Jiangsu du sud et ceux à proximité de Wuhan, l'arrivée de l'autoroute suscite une forte émigration de travailleurs qualifiés et conduit par la même à une régression de l'économie locale. Ainsi la construction de l'autoroute doit-elle rigoureusement respecter la planification de l'implantation de l'industrie afin d'aboutir à une répartition des ressources humaines plus équilibrée.

La construction du réseau routier et autoroutier dans le bassin du Yangzi révèle un décalage entre les engagements politique et la réalité sur le terrain. Pour les régions sous-développées, l'objectif premier du plan est de développer le réseau autoroutier. Ce choix a pour but la recherche de l'équité territoriale, mais il se heurte à la volonté d'enrichissement des collectivités locales. Il s'agit donc d'un conflit d'intérêts entre les responsables politiques centraux et locaux, dont les interactions stratégiques affectent l'élaboration et la mise en œuvre de projets routiers.

⁶⁶⁹ LIN Kun-chin, *op. cit.*, p. 15.

VII.3. La planification pour le développement du réseau ferroviaire dans le bassin du Yangzi

Après plus d'un siècle de développement des chemins de fer en Chine, le bassin du Yangzi possède aujourd'hui un réseau ferroviaire assez dense. L'ensemble du rail yangzien est long de 20 643 km, ce qui représente le quart des lignes ferroviaires du pays. Le bassin est desservi par 26 grandes artères ferroviaires nationales ou régionales, une centaine de lignes annexes et des réseaux locaux. La densité du chemin de fer dans le bassin du Yangzi est de 1,39 km de voies pour 100 km², soit 1,56 fois supérieure à la densité moyenne nationale. Conformément au X^e Plan quinquennal national (2001-2005), le réseau ferroviaire du pays est structuré par 16 grandes artères⁶⁷⁰, soit 8 axes longitudinaux et 8 axes latitudinaux. Au nombre de ces artères, on compte 7 lignes nord-sud qui traversent le bassin, et 2 lignes transversales qui, parallèles au Yangzi, relient le bassin d'est en ouest⁶⁷¹. En outre, le bassin possède plusieurs gares de triage⁶⁷² parmi les plus importantes du pays⁶⁷³. Cependant, ce réseau ferroviaire yangzien, si étendu soit-il, ne peut satisfaire la demande à la hausse des utilisateurs, en raison de la surcharge des équipements, la lenteur des déplacements et les mauvaises conditions globales de transport. Des lignes comme celle de Zhegan-Xiangqian (Hangzhou-Zhuzhou-Guiyang), grande artère est-ouest du bassin, et celle de Xiangyu (Chongqing-Xiangfan), qui conduit de la sortie du Sichuan vers le Hubei, sont surchargées depuis l'ouverture de la vallée. Cette inadaptation du dispositif du réseau ferroviaire à la demande des usagers peut s'expliquer par la mauvaise gestion des entreprises d'État qui jouissent du monopole dans ce

⁶⁷⁰ Parmi ces grandes artères ferroviaires, à l'exception de certaines lignes comme celles de Pékin-Canton, Pékin-Kowloon, qui sont des voies ferrées initialement créées à l'échelle nationale, les autres artères comme celle de la ligne du littoral ou la ligne longeant le Yangzi sont des chemins de fer constitués au fur à mesure par l'agrégation de plusieurs réseaux régionaux. Le parcours pour l'ensemble du trajet est long, parfois, le changement de ligne s'impose.

⁶⁷¹ Les huit lignes ferrées nord-sud du pays sont 1) Pékin-Harbin, 2) ligne du littoral : Shenyang-Dalian-Yantai-Wuxi-Hangzhou-Ningbo-Wenzhou-Fuzhou-Xiamen-Canton-Zhanjiang, 3) Lanzhou-Shaanxi-Chengdu-Kunming, 4) Baotou-Xi'an-Chongqing-Guizhou-Liuzhou, 5) Datong-Taiyuan-Jiaozuo-Liuzhou, 6) Pékin-Canton, 7) Pékin-Kowloon et 8) Pékin-Shanghai (les sept dernières traversent le bassin du Yangzi). Les huit lignes ferrées transversales du pays sont : 1) Pékin-Lanzhou-Lhasa, 2) Datong-Qinhuangdao, 3) Taiyuan-Dezhou, 4) Lianyungang-Lanzhou-Urumqi, 5) Xi'an-Nanyang-Nankin, 6) la ligne longeant le Yangzi, 7) Shanghai-Hangzhou-Zhuzhou-Kunming, 8) Kunming-Nanning-Zhanjiang. La ligne Hangzhou-Ganzhou-Zhuzhou-Guiyang-Kunming est une ligne ferroviaire parallèle au Yangzi dans le sud du bassin.

⁶⁷² Une gare de triage est une gare ferroviaire de plusieurs kilomètres de long et spécialisée dans le triage des wagons de marchandises isolés de leur rame initiale, lesquels sont triés pour être incorporés à de nouveaux trains de marchandises.

⁶⁷³ Parmi les 15 gares de triage les plus stratégiques du pays, trois d'entre elles, à savoir la gare du Nord de Xiangfan (Hubei), la gare de l'Est de Nankin (Jiangsu) et la gare du Nord de Zhuzhou (Hunan), sont localisées dans le bassin du Yangzi. Au niveau régional, la gare du Nord de Hengyang (Hunan), la gare de l'Est de Chengdu et la gare de l'Ouest de Chongqing tiennent aussi une place particulièrement importante. Toutes ces gares de triage disposent d'installations spécialisées et contribuent au traitement d'un très important volume de fret. À l'échelle locale, il faut mentionner l'important rôle de la gare de Langshanmeng et Qiaosi à Hangzhou et celle de l'Est de Kunming.

secteur. D'après les statistiques, entre 1988 et 2004, les capitaux investis chaque année dans le secteur du transport ferroviaire se maintiennent autour de 80 à 90 milliards de yuans, leur croissance étant peu significative⁶⁷⁴. Face à la concurrence et la montée en puissance d'autres modes de transport comme l'autoroute et la ligne aérienne, le ministère des Chemins de fer, surtout depuis les années 2000, commence véritablement à prendre en main la réforme du secteur du transport ferroviaire (en particulier sa gestion) afin de le rendre plus compétitif. À cet égard, en 2004, le Conseil des affaires d'État a lancé une planification prospective pour le développement du réseau ferroviaire jusqu'à 2020⁶⁷⁵ (*guojia zhongchangqi tieluwang guihua*). Grâce à cette planification, en 2005, pour la première fois, le montant des capitaux investis dans le secteur du transport ferroviaire a dépassé les 100 milliards de yuans. Dans les années suivantes, l'État ne cesse de renforcer ses investissements dans ce secteur. Notamment, en 2008, le montant des investissements a connu une hausse de 60 % par rapport à l'année 2007⁶⁷⁶.

Dans le bassin du Yangzi, le développement du réseau de transport fait l'objet de deux planifications majeures : la planification prospective pour le développement du réseau ferroviaire du pays (révisée en 2008) et le XI^e Plan quinquennal pour le développement du chemin de fer de Chine (2006-2010). Les objectifs de ces deux planifications sont pour l'essentiel de doter le pays d'une infrastructure ferroviaire plus efficiente et d'y développer pour le transport des voyageurs un réseau ferroviaire unifié à grande vitesse. Selon la planification, la vallée du Yangzi sera desservie par cinq nouvelles lignes à grande vitesse, soit trois lignes nord-sud et deux lignes transversales. Au niveau longitudinal, trois lignes ferroviaires à grande vitesse ont été tracées : 1) la ligne à grande vitesse de Pékin-Shanghai (via l'Anhui et le Jiangsu) relie le delta du Yangzi à la capitale. Le trajet de Pékin à Shanghai s'effectue en cinq heures seulement (ligne mise en service depuis juin 2011) ; 2) la ligne Pékin-Wuhan-Canton consolide la communication entre la capitale, le moyen Yangzi et le delta de la rivière des Perles. L'ensemble du trajet dure sept heures (actuellement la mise en service de la ligne est partielle, le tronçon Wuhan-Canton étant ouvert à la circulation depuis décembre 2009) ; 3) la ligne Hangzhou-Ningbo-Fuzhou-Shenzhen permet de faire la jonction

⁶⁷⁴ *Tiedaobu tongji baogao* [Rapport statistique de ministère des Chemins de fer], Pékin, ministère des Chemins de fer, 2009, p. 41.

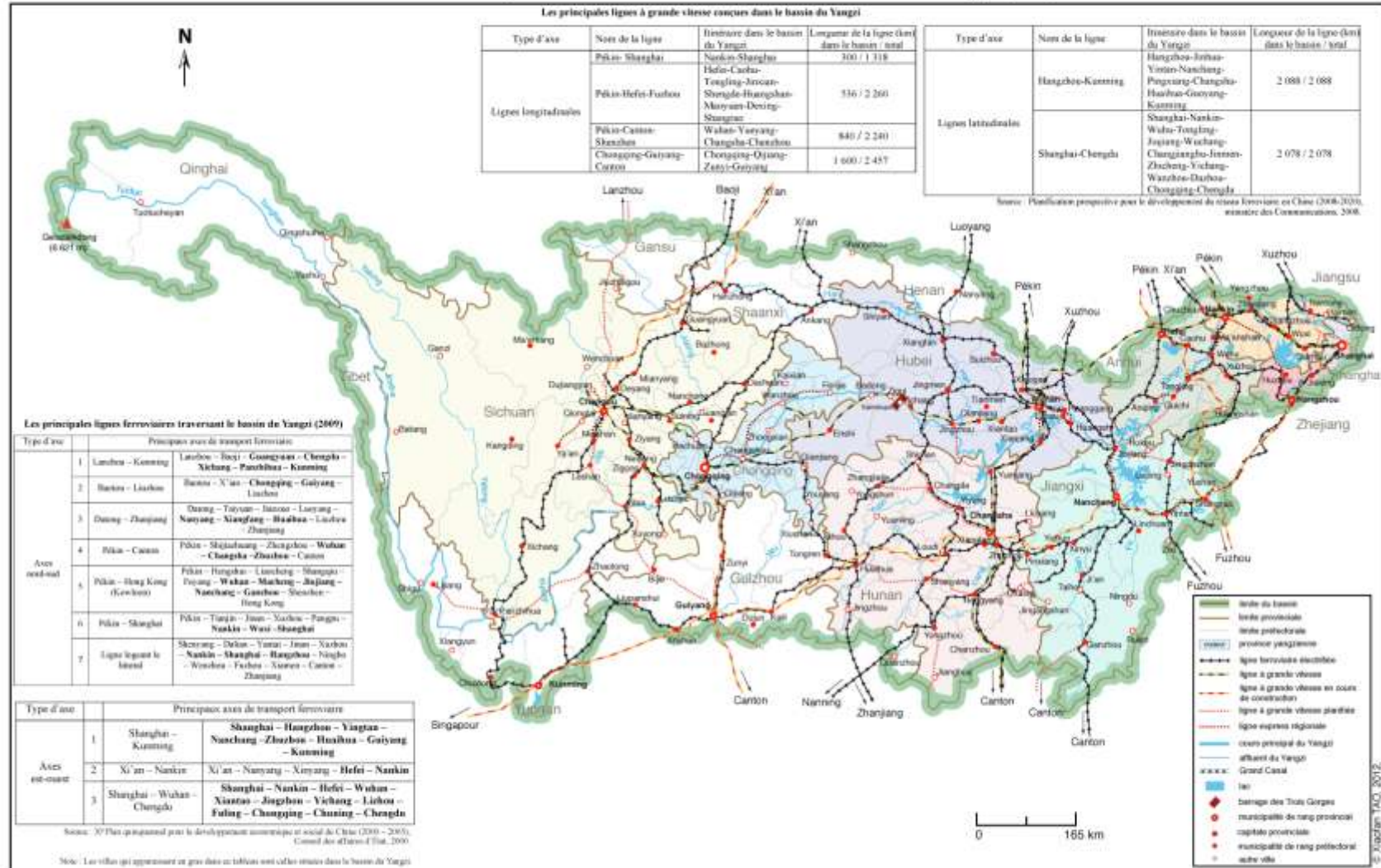
⁶⁷⁵ La planification prospective pour le développement du réseau ferroviaire à court et moyen termes jusqu'à 2020 (*guojia zhongchangqi tieluwang guihua*) autorisée par le Conseil des affaires d'État en 2004 et révisée en 2008 vise trois objectifs : le premier objectif consiste à développer en Chine un ensemble de réseaux ferroviaires à grande vitesse pour répondre aux besoins des voyageurs ; le deuxième objectif est d'améliorer et développer de nouvelles lignes dans la Chine de l'Ouest ; le troisième objectif est de renouveler les lignes existantes et notamment de reconstruire des lignes électrifiées.

⁶⁷⁶ *Tiedaobu tongji baogao* [Rapport statistique de ministère des Chemins de fer], *op. cit.*, p. 46.

entre le delta du Yangzi, la côte sud-est chinoise et le delta de la rivière des Perles (la ligne Ningbo-Wenzhou-Fuzhou est mise en service depuis septembre 2009). Au niveau latitudinal, deux lignes ferroviaires à grande vitesse, parallèles au Yangzi, ont été tracées : 1) la ligne Shanghai-Kunming suit l'ancien chemin de fer de Hangzhou-Ganzhou-Zhuzhou-Guizhou. Il s'agit de reconstruire entièrement une nouvelle ligne rapide au sud du Yangzi reliant Hangzhou, Nanchang, Changsha, Guiyang et Kunming (mise en service prévue en 2014) ; 2) la ligne Shanghai-Chengdu exige la construction d'un véritable chemin de fer le long du Yangzi. Elle répond à un ambitieux projet qui a été conçu par Mac Donald Stephenson en 1864⁶⁷⁷. Reliant les quatre ports majeurs yangziens : Shanghai, Nankin, Wuhan et Chongqing, cette ligne à grande vitesse a son terminus à Chengdu dans le haut Yangzi (l'ensemble de la ligne est ouvert depuis juin 2011). Dorénavant, le trajet direct par train à grande vitesse en seulement 13 heures depuis Shanghai à Chongqing *via* Wuhan devient possible.

⁶⁷⁷ En 1864, l'ingénieur britannique Mac Donald Stephenson a proposé un projet de construction d'un chemin de fer le long du Yangzi. L'itinéraire de cette voie ferrée au départ de Nankin passe au nord du Yangzi *via* Xinyang (Henan), Hankou, Yichang pour arriver à Chengdu. Une branche de cette ligne permet de relier Chengdu et Chongqing. Source : JIN Shixuan et XU Wenxu, *Zhongguo tielushi* [L'Histoire des chemins de fer chinois 1876-1949], Pékin, Zhongguo tiedao chubanshe, 1994, p. 126.

Carte 56 : La répartition du réseau ferroviaire dans le bassin du Yangzi (2009)



Source : Planification prospective pour le développement du réseau ferroviaire en Chine (2008-2020), ministère des Communications, 2008.

Dans le bassin du Yangzi, ces planifications se sont d'ores et déjà matérialisées dans le bassin du Yangzi par des réussites qui vont au delà de leur dessein initial. En premier lieu, la planification s'attache à la consolidation du lien est-ouest du bassin par une ligne ferroviaire. En effet, le cœur du projet de développement du réseau ferroviaire yangzien consiste à intensifier la communication des ports yangziens de l'aval à l'amont à travers la mise en place d'une ligne à grande vitesse. Pendant les années 1980-1990, grâce à la circulation fluviale sur le Yangzi et la politique de développement du réseau routier, le transport est-ouest entre les ports yangziens a été particulièrement renforcé par le réseau fluvial et routier. Le transport ferroviaire ne joue alors qu'un rôle de seconde plan. L'insuffisance des investissements dans le secteur du transport ferroviaire entraîne une surcharge des équipements. L'ouverture du bassin dès 1992 engendre rapidement la saturation de la capacité de transport des lignes ferroviaires. Par exemple, avant le lancement de la construction de la ligne à grande vitesse de Wuhan-Hefei, c'est-à-dire jusqu'en 2007, Wuhan était très mal reliée avec les villes du delta du Yangzi par la voie ferrée (il n'existait pas de ligne ferroviaire pour faire le lien entre les ports yangziens situés entre Wuhan et Shanghai). Au fur et à mesure, avec la montée en puissance de Shanghai sur la scène économique internationale et l'intensification de l'aménagement du bassin du Yangzi, les échanges de marchandises, d'énergies et de personnes entre les ports des régions deltaïques et ceux des haut et moyen Yangzi se sont de plus en plus accrus. Ainsi faire évoluer les infrastructures de transport en créant une connexion ferroviaire entre tous les grands ports yangziens devient-il un impératif incontournable. En 1999, le Conseil des affaires d'État a autorisé la construction d'un chemin de fer le long du Yangzi⁶⁷⁸. Puis en 2004, à partir de cette ligne partiellement créée, la planification prospective pour le développement des chemins de fer du pays a conçu une ligne à grande vitesse longeant le Yangzi, afin de renforcer la communication entre Shanghai, Wuhan, Chongqing et Chengdu, ainsi que d'autres ports yangziens.

La mise en place de la ligne à grande vitesse le long du Yangzi s'avère bénéfique à plusieurs niveaux : tout d'abord, le trajet en train de Shanghai à Chengdu *via* Wuhan et Chongqing devient possible. La mise en service de la ligne à grande vitesse permet un gain de temps considérable, l'ensemble du trajet s'effectuant en 39 heures en train « normal » contre 13 heures en train à grande vitesse. Les ports yangziens ainsi que plusieurs zones industrielles ou régions urbaines le long du Yangzi sont reliés par le train à grande vitesse. Ensuite, cette libre circulation est-ouest permet d'asseoir le rôle de nœud de communication de Wuhan en

⁶⁷⁸ Dans cette optique, il s'agit de créer des lignes annexes ou bien de construire de nouvelles lignes pour relier plusieurs tronçons de chemins de fer existants répartis le long des ports yangziens.

renforçant sa puissance ferroviaire face à Zhengzhou (où se croisent la ligne nord-sud Pékin-Canton et la ligne transversale Lianyungang-Lanzhou). L'achèvement de la ligne à grande vitesse le long du Yangzi va engendrer une forte convergence de fret et de voyageurs vers Wuhan ; dans les années à venir, Wuhan devrait surclasser Zhengzhou et devenir la plus grande gare de triage de l'Asie orientale, avec en perspective un triplement du volume de fret⁶⁷⁹. L'arrivée du train à grande vitesse à Wuhan a permis à cette ville d'être dorénavant le quatrième nœud de communication ferroviaire du pays, juste derrière Pékin, Shanghai et Canton. La création de cette ligne contribue également à désenclaver les régions cloisonnées du haut Yangzi et sert à diffuser le développement de Shanghai vers les régions intérieures. Des conséquences économiques plus immédiates peuvent être constatées comme par exemple un développement simultané de plusieurs domaines de métiers en lien direct avec le secteur du transport : la sidérurgie, la fabrication de béton, l'industrie mécanique et l'industrie électronique.

⁶⁷⁹ L'article « *Wuhan bei – Dongya zuida tielu bianzuzhan siyue kaitong* » [La mise en service de la plus grande gare de triage de l'Asie orientale (gare du Nord de Wuhan) en avril], *Jinhua ribao* [Journal Jinghua], le 22 mars 2009.

Carte 57 : La ligne à grande vitesse longeant le Yangzi

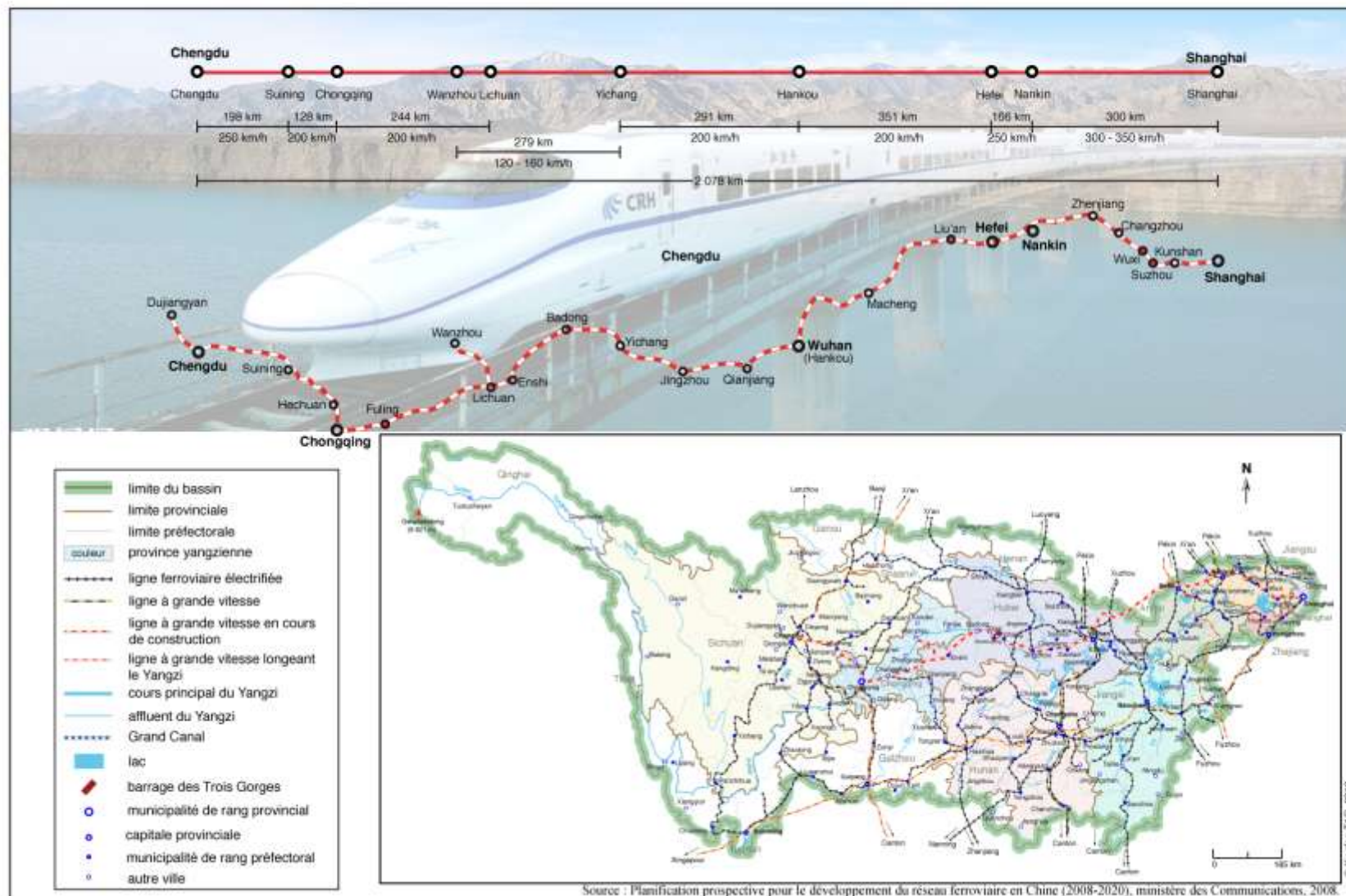


Photo 19 : La gare du Nord de triage de Wuhan



Photo 20 : Un TGV au départ de la nouvelle gare de Wuhan



Source : <http://www.chinanews.com>, consulté le 7 octobre 2011.

Dans un deuxième temps, la planification cible l'émergence de réseaux ferroviaires express intercity desservant les régions urbaines yangziennes, pour soutenir le développement du réseau ferroviaire du bassin. Conformément à la planification nationale pour le développement du réseau ferroviaire, les régions urbaines du delta du Yangzi, de Changsha-Zhuzhou-Xiangtan (2002), de Wuhan (2007) et de Chengdu-Chongqing (2008) sont toutes autorisées par l'État à développer leur réseau ferroviaire express régional. Ces réseaux de transport intercity sont composés de quatre types de lignes différentes : il s'agit d'abord des lignes à grande vitesse circulant entre les très grandes villes comme la ligne Chengdu-Chongqing, ou Shanghai-Nankin ; ensuite, des lignes régionales électrifiées existantes ou renouvelées, qui sont disponibles pour la communication entre les centres régionaux et les autres villes moyennes ou petites ; puis, des voies ferrées locales ou des lignes express reconstruites depuis peu (comme le réseau intercity express de Changsha-Zhuzhou-Xiangtan), qui permettent de renforcer le lien entre des villes proches les unes des autres ou des villes avec leurs banlieues ; enfin, dans la métropole et les mégapoles, une consolidation du réseau urbain permet de stimuler le développement du métro ou du tramway⁶⁸⁰.

Selon la planification prospective des régions urbaines yangziennes, dans chaque région urbaine, toutes les villes et les principaux bourgs seront reliés par le réseau ferroviaire régional. La mise en place de ce réseau ferroviaire intercity permet de soulager en partie la surcharge des réseaux routier et autoroutier en proposant une alternative et surtout d'offrir un

⁶⁸⁰ Actuellement, dans le bassin du Yangzi, seulement deux villes, Shanghai et Nankin, sont équipées de lignes de métro. Parmi les 25 villes autorisées par le Conseil des affaires d'État à développer leur système de métro, dix villes yangziennes – Hangzhou, Suzhou, Wuxi, Changzhou, Ningbo, Changsha, Nanchang, Wuhan, Chengdu et Chongqing – préparent activement la construction de leur système de métro. En outre, trois villes yangziennes, Shanghai, Wuhan et Chongqing disposent d'un réseau de tramway.

nouveau partage de responsabilités pour l'ensemble du transport terrestre. En matière d'organisation régionale, la mise en place du réseau ferroviaire intercités contribue à renforcer la consolidation de la région urbaine face à une montée en puissance du protectionnisme et l'interventionnisme local, conséquence de la politique de décentralisation économique. En outre, du fait que la création du réseau express régional relève de la compétence du Conseil de la région urbaine qui fonctionne sur le mode de la coopération inter-municipale, la mise en place du réseau ferroviaire régional est en général impulsée par les initiatives des autorités locales. Par exemple, dans la région urbaine de Changsha-Zhuzhou-Xiangtan, ce sont ces trois municipalités qui ont à charge de gérer, de planifier et de réunir les financements pour la construction du réseau express. Par rapport à la construction du réseau ferroviaire que l'État paie intégralement, la construction du réseau express dans les régions urbaines des haut et moyen Yangzi se fait difficilement faute de financements par l'État : la région urbaine de Changsha-Zhuzhou-Xiangtan a mis plus de dix ans pour enfin lancer en 2010 les travaux de construction du réseau ferroviaire régional ; quant aux réseaux ferroviaires express de la région urbaine de Wuhan et de Chengdu-Chongqing, pour l'instant, seules les lignes à grandes vitesses financées par l'État ont été mises en place, la construction des lignes relevant des financements de la province et de la région urbaine est actuellement laissée en plan.

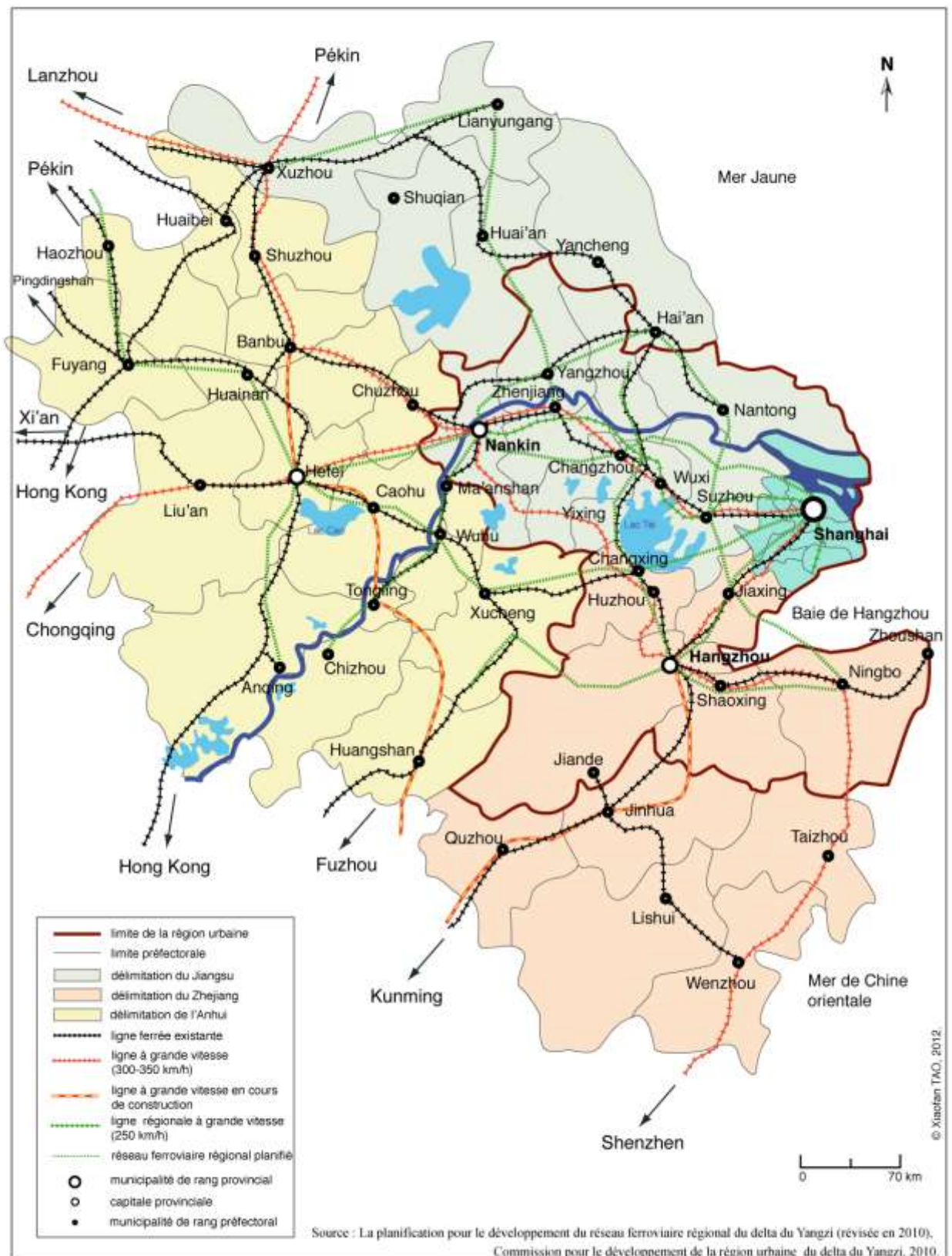
Tableau 48 : La planification du réseau ferroviaire dans les régions urbaines yangziennes

Nom du réseau	Longueur du réseau (km)	Intérêt	Description
Delta du Yangzi	815 km	La construction de ce réseau ferroviaire régional a pour objectif de développer l'usage des transports en commun et la communication entre les villes du delta du Yangzi en renforçant et complétant les lignes existantes. La mise en place de ce réseau a aussi pour intérêt de favoriser le développement des régions périphériques tel que le Jiangsu septentrional (par la ligne Yangzhou-Taizhou-Nantong-Qidong) et l'Anhui occidental (en 2009, la révision du plan de développement a accepté l'intégration de l'Anhui oriental dans ce réseau ferroviaire régional.)	Ce réseau ferroviaire régional est centré sur Shanghai et structuré par deux axes de développement : Shanghai-Nankin et Shanghai-Hangzhou. Le trajet en train entre ces trois principales municipalités ne dépasse pas deux heures. L'ensemble de ce réseau ferroviaire contribue à créer une région métropolitaine à deux heures de trajet tout au plus de Shanghai. Le réseau est composé de 10 lignes ferroviaires nationales et 21 lignes régionales, dont certaines sont à grande vitesse, plusieurs lignes ferrées locales et enfin le réseau urbain du métro et tramway. Les principales lignes intercity créées sont : 1) Nankin-Zhenjiang-Wuxi-Suzhou-Shanghai (295 km), 2) Shanghai-Hangzhou (160 km), 3) Hangzhou-Ningbo (158 km), 4) Changzhou-Jiangyin-Changshu-Suzhou (124 km), 5) Suzhou-Jiangxi (78 km). Au total, l'ensemble du réseau ferroviaire régional (tous types de lignes) parcourt 8 000 km et couvre l'ensemble des villes et bourgs deltaïques.
Région urbaine de Wuhan	557 km	La construction de ce réseau ferroviaire régional permet de renforcer les liens de Wuhan avec les villes environnantes faisant partie de sa région urbaine. Avec la mise en place de ce réseau ferroviaire rapide, les huit municipalités comprises dans la région urbaine de Wuhan seront intégrées dans une région mégapolitaine dont les villes ou bourgs périphériques sont à deux heures de train de Wuhan. Ce système de transport ferroviaire viendra appuyer le rayonnement de Wuhan vers les villes alentour.	Le réseau ferroviaire régional de la région urbaine de Wuhan est composé de sept lignes intercity : 1) Wuhan-Xiaogan (61,80 km), 2) Wuhan-Gedian-Huanggang (66 km), 3) Wuhan-Gedian-Ezhou-Huangshi (91,70 km) (Wuhan-Jiujiang), 4) Wuhan-Xianning (77,04 km) (Pékin-Canton), 5) Aéroport Tianhe-Huangpo, 6) Wuhan-Hanchuan-Tianmen, 7) Wuhan-Hannan-Xiantao-Qianjiang. Les quatre premières reposent sur les lignes nationales à grande vitesse existantes. Les trois dernières nécessitent la création de lignes régionales à grande vitesse. Un système de métro est en cours de construction dans le centre régional de Wuhan.

Nom du réseau	Longueur du réseau (km)	Intérêt	Description
Changsha-Zhuzhou-Xiangtan	96 km (+ 4 lignes de métro de Changsha)	La construction du réseau ferroviaire express de Changsha-Zhuzhou-Xiangtan a pour objectif de renforcer la communication inter-municipale. Aujourd'hui, une nouvelle planification qui contribue à élargir l'ensemble de ce réseau vers le Hunan septentrional est en cours d'examen.	Le réseau ferroviaire express régional de Changsha-Zhuzhou-Xiangtan est le seul projet ferroviaire régional à ne reposer sur aucune ligne existante dans le bassin du Yangzi. Long de 136,56 km, avec une vitesse de pointe de 120 km/h, ce réseau composé de trois lignes desservant 46 nouvelles gares permet de relier les trois villes-centres de Changsha, Zhuzhou et Xiangtan. Ce projet prévoit aussi la construction de quatre lignes de métro dans la municipalité de Changsha et deux lignes de métro dans la municipalité de Zhuzhou.
Chengdu-Chongqing	nc	La construction de ce réseau ferroviaire permet de créer la région mégapolitaine de Chengdu-Chongqing. Les villes appartenant à ce réseau se situent au maximum à une heure de train de Chengdu ou de Chongqing.	La planification de ce réseau de transport ferroviaire est prévue pour l'ensemble de la région économique de Chengdu-Chongqing. Il s'agit de créer les huit lignes intercités de Guangyuan-Yibin, Chengdu-Chongqing, Mianyang-Lecheng, Chongqing-Wanzhou, Chongqing-Yibin, Chengdu-Dujiangyan, Chengdu-Nanchong et Chongqing-Fuling. Les réseaux de métro de Chengdu et Chongqing sont en cours de construction.

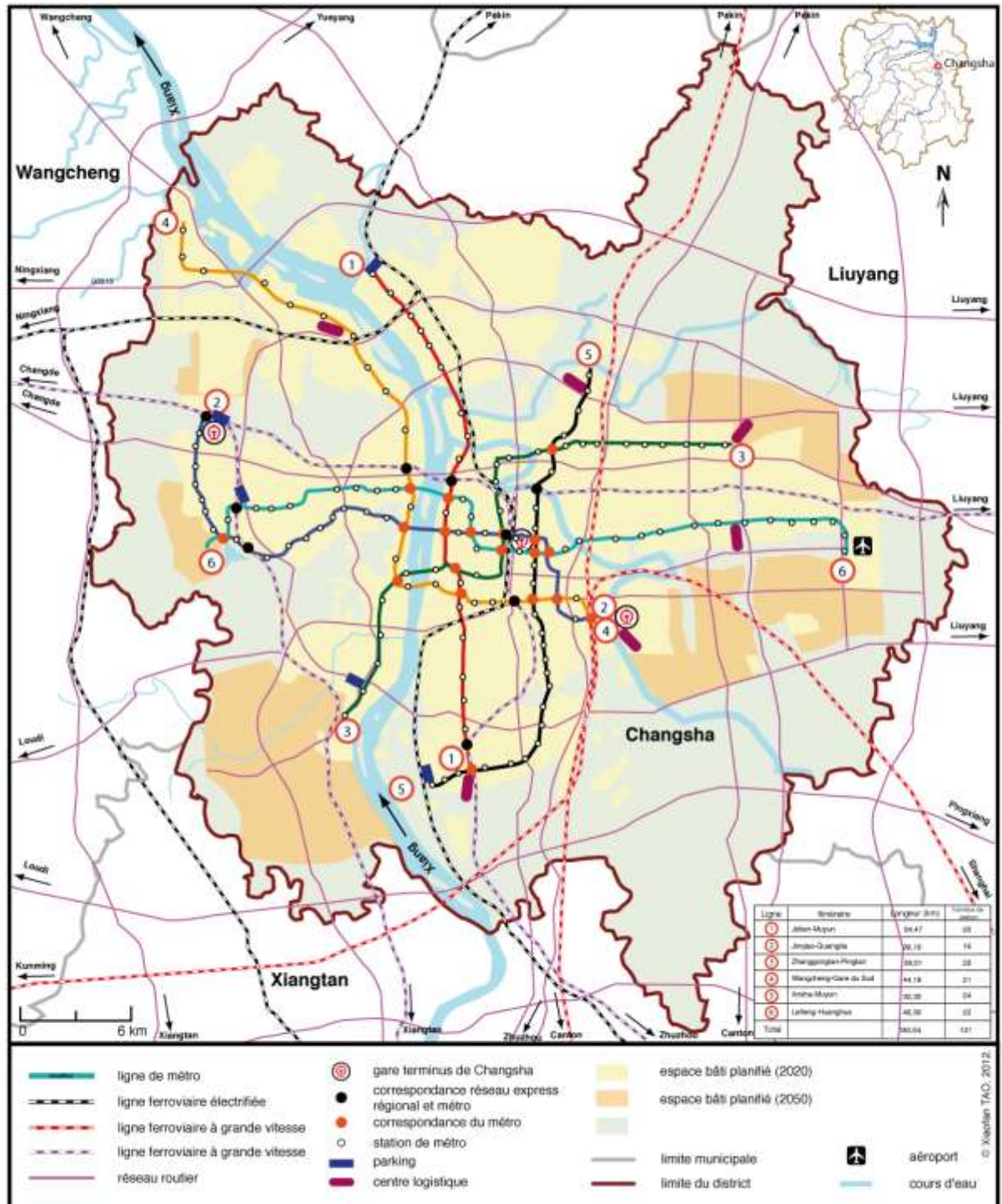
Sources : *Changjiang sanjiaozhou tieluwang guihua* [Planification pour le développement du réseau ferroviaire régional du delta du Yangzi 2005-2020], Pékin, ministère des Chemins de fer et Commission pour la réforme et le développement national de Chine, 2005, 48 pages ;
Wuhan chengshiqun tieluwang fazhan guihua [Planification pour le développement du réseau ferroviaire régional de la région urbaine de Wuhan 2009-2020], Pékin, ministère des Chemins de fer, 2009, 32 pages ;
Chang-Zhu-Tan chengshiqun tieluwang fazhan guihua [Planification pour le développement du réseau ferroviaire régional de la région urbaine de Changsha-Zhuzhou-Xiangtan 2009-2020], Pékin, ministère des Chemins de fer, 2009, 46 pages ;
Cheng-Yu chengshiqun tieluwang fazhan guihua [Planification pour le développement du réseau ferroviaire régional de la région économique de Chengdu-Chongqing 2009-2020], Pékin, ministère des Chemins de fer, 2008, 51 pages.

Carte 58 : La planification du réseau ferroviaire régional dans le delta du Yangzi (révisée en 2010)



© Xiaolan TAO, 2012.

Carte 59 : La planification prospective pour le développement du réseau express municipal de Changsha (2050)



Source : Planification local d'urbanisme de Changsha, Bureau municipal pour le plan local d'urbanisme de Changsha, 2011.

Suivant la carte 56, nous constatons que la planification ferroviaire dans le bassin du Yangzi, qui met l'accent sur le renforcement des lignes à grande vitesse est-ouest et le réseau ferroviaire express régional, a été conçue initialement en tenant compte des disparités socio-économiques régionales et de la répartition déséquilibrée des ressources naturelles du bassin. Comparée à la planification du réseau routier, laquelle contribue à structurer un réseau centré sur Shanghai, la planification du réseau ferroviaire traduit la volonté d'un rééquilibrage territorial. En dehors de plusieurs importants travaux de prolongation des réseaux ferroviaires lancés dans les régions sous-développées du haut et moyen Yangzi, la mise en place de la ligne à grande vitesse le long du Yangzi permet à Wuhan et Chongqing de renforcer considérablement leur fonction de nœud de communication, ce qui offre au bassin une possibilité de développement multipolaire, ainsi qu'un rééquilibrage territorial face à la puissance économique de Nankin et Shanghai.

Le développement d'un réseau ferroviaire à grande vitesse dans le bassin du Yangzi s'est traduit par d'indéniables réussites depuis ces dernières années, d'une part, en raison de son influence sur la restructuration spatiale et le rééquilibrage territorial du bassin et, d'autre part, parce que l'application des nouvelles technologies dans le secteur ferroviaire est un symbole de modernité pour le bassin. Cependant, on constate, s'agissant du développement du réseau ferroviaire, une volonté de la part des autorités locales d'obtenir des succès rapides. Ainsi, dès le lancement de la planification, la marge de manœuvre des autorités locales pour collecter les financements et le désir de terminer les travaux en devantant les échéances de la planification entraînent des malversations, ainsi que des conséquences parfois dramatiques. La construction du réseau ferroviaire à grande vitesse en Chine a occasionné le plus grand scandale de corruption actuelle dans le secteur du transport, avec l'arrestation en 2010 de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer, accusé d'avoir détourné 20 milliards de yuans destinés au financement du projet de trains à grande vitesse⁶⁸¹. À l'échelle locale, les fonds destinés à indemniser les habitants ayant été lésés du fait de la construction des lignes à grande vitesse ont été bien souvent détournés. Une bureaucratie et une structure administrative pesantes demeurent au cœur de la problématique de la gestion du secteur du transport ferroviaire chinois.

⁶⁸¹ Informations synthétiques, *Nanfan zhoumo* [Southern Weekend], le 30 décembre 2010.

VII.4. La planification du développement du réseau de transport fluvial du bassin du Yangzi

La structuration spatiale du bassin s'organise selon un dispositif devenu aujourd'hui régulier où le transport terrestre entre les villes constitue l'ossature régionale, et dans lequel le maillage fluvial ne joue qu'un rôle subsidiaire. Bien que, depuis la fin du XIX^e siècle, la voie du Yangzi ait singulièrement bénéficié des évolutions techniques de la modernisation, le réseau fluvial, premier moyen de transport durant la Chine impériale, connaît de réelles difficultés liées aux contraintes géographiques, au manque d'investissements et de coopération des divers acteurs. Par conséquent, le réseau fluvial a indéniablement perdu de son importance face à l'essor de nouveaux modes de transport renforcés : les voies ferrées (électrifiées, lignes à grande vitesse), les autoroutes, les pipelines, les réseaux aériens. En particulier dans le domaine du transport de voyageurs, la voie fluviale n'a plus l'importance d'autrefois. Entre 1980 et 2000, le nombre annuel de voyageurs transportés par la voie d'eau entre Wuhan et Shanghai est passé de 200 000 à 20 000 personnes⁶⁸². Cette chute de fréquentation a entraîné la suspension de lignes fluviales régulières, dédiées au transport de passagers, sur le moyen et le bas Yangzi, avec le déclin des grands ports de voyageurs de Nankin, Wuhu, Jiujiang et Wuhan⁶⁸³. Aujourd'hui, dans le domaine du transport de voyageurs, la voie fluviale yangzienne est principalement réservée au tourisme. C'est la lenteur d'acheminement et la faiblesse du réseau des voies navigables inégalement réparties (réduisant la flexibilité du système fluvial) qui sont à l'origine de l'abaissement des trafics fluviaux.

Cependant, la fortune ancienne de la voie du Yangzi, associée aujourd'hui à cet axe primordial pour les implantations industrielles et logistiques du pays, donne toujours des raisons de continuer à exploiter ce maillage fluvial pour le développement de la batellerie. La capacité de chargement (il permet de transporter des marchandises pondéreuses), la sécurité des navires, le faible impact sur la pollution et les frais de transport moins coûteux procurent au réseau fluvial plusieurs avantages dans le transport des marchandises. En 2009, avec 2 milliards de tonnes de fret transportés, soit 19,06 % de l'ensemble du trafic des marchandises du bassin (cinq fois plus que le réseau ferroviaire), les voies fluviales

⁶⁸² *Zhongguo tongji nianjian huibian* 1978-2007 [Répertoire des annuaires statistiques de Chine 1978-2007], Pékin, Bureau national des statistiques, 2008.

⁶⁸³ En 2003, Wuhan a suspendu les activités de transport à longue distance de passagers sur le Yangzi. Aujourd'hui, les grands ports de voyageurs comme Nankin, Wuhu, Jiujiang et Wuhan n'assurent plus le service de transport des voyageurs à longue distance sur le Yangzi. Dorénavant, ces anciens ports ont tous investi dans le transport des voyageurs par le réseau routier.

yangziennes occupent la deuxième place (juste derrière le réseau routier) dans le domaine du transport des marchandises.

Disposant au total de 82 077 km de voies navigables réparties sur 3 600 cours d'eau (dont 2 717 km se trouvent sur le cours principal du Yangzi⁶⁸⁴), le réseau de chenaux yangziens, qui se subdivise en six sub-réseaux de chenaux (carte 60), domine les activités fluviales chinoises. En 2009, ils regroupent 80 % des voies navigables et supportent 63,22 % des activités fluviales du pays⁶⁸⁵. Le Yangzi est le premier fleuve au niveau mondial en terme de trafic de marchandises avec 2 milliards de tonnes de fret et 50 milliards de tonnes kilomètres⁶⁸⁶. Si le secteur du transport des voyageurs par voie fluviale connaît un déclin certain, en revanche, le volume de fret transporté par voie d'eau augmente progressivement ces dernières années. Cette dynamique fluviale contribue à une importante part du PIB du bassin et assure deux millions d'emplois⁶⁸⁷. En outre, dans la mesure où le Yangzi forme un axe ouest-est naturel reliant les régions du haut Yangzi riches en ressources naturelles et les régions industrielles développées du delta du Yangzi qui sont en pénurie d'énergies, cette disposition offre aux activités fluviales yangziennes un rôle important dans la circulation des matières premières et des produits énergétiques de l'ouest à l'est. Le transport des marchandises pondéreuses par la voie fluviale nourrit principalement les échanges en produits énergétiques et industriels du bassin : métallurgie, électricité hydraulique, pétrochimie, automobile, matériaux de construction, fabrication d'équipements. La dynamique de cette activité fluviale a fait évoluer le transport combiné terrestre-fluvial-maritime et a fait naître des zones de transformation pour l'exportation (*chukou jiagongqu*) et des entrepôts francs (*canchu baoshuiqu*) dans le bassin.

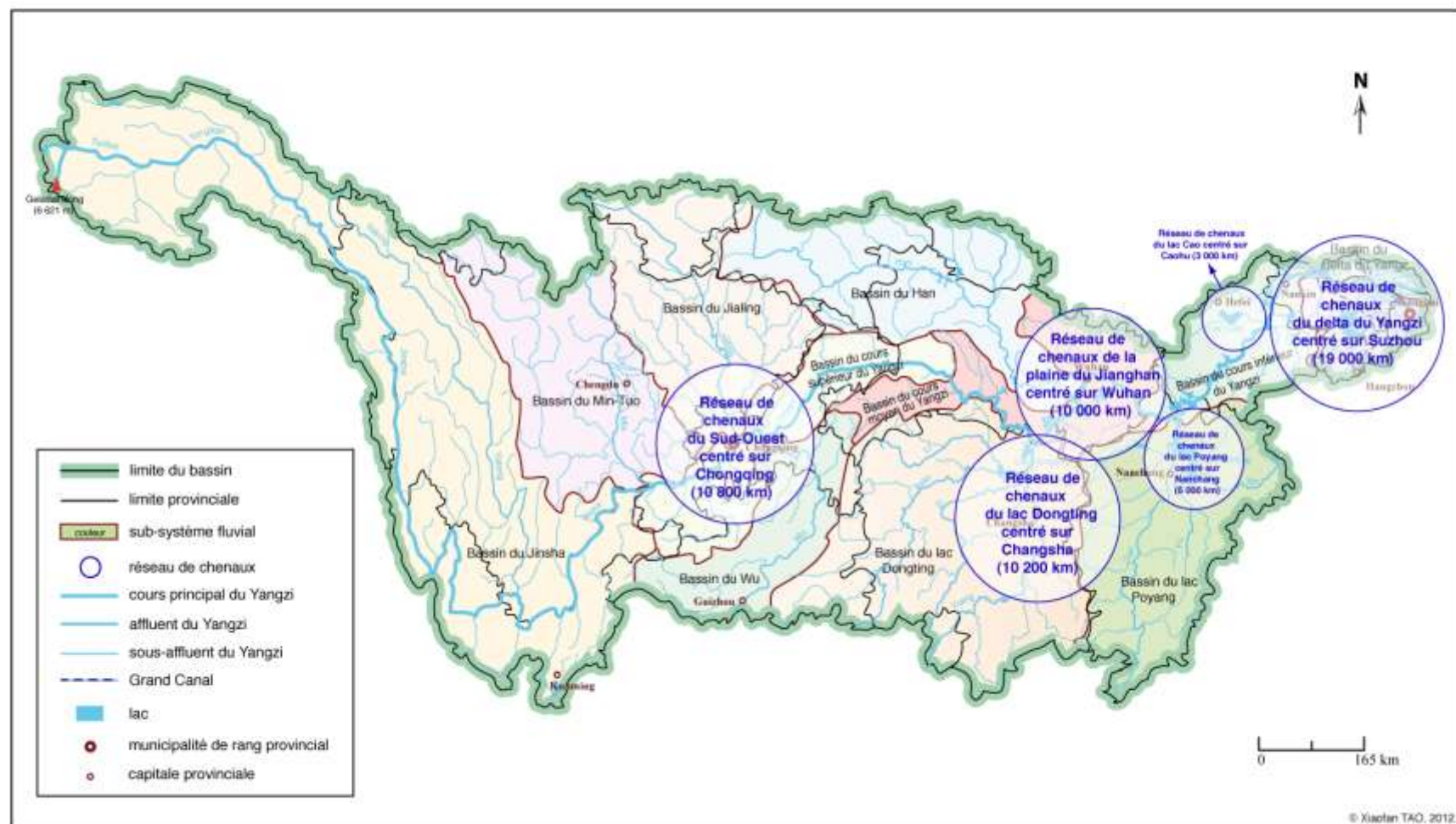
⁶⁸⁴ Les principales voies navigables du cours principal du Yangzi se trouvent sur le tronçon long de 2 717 km qui commence à l'ouest à Shuifu (près de Yibin) et se termine à l'est à Liuhekou au Jiangsu. Suivant les statistiques de 2009, l'ensemble des voies navigables du bassin du Yangzi est long de 82 077 km. Parmi les 3 600 affluents yangziens, plus de 700 sont navigables, une cinquantaine d'entre eux offrent des chenaux de catégorie I. En plus du réseau des chenaux du cours principal, dans le delta du Yangzi, le réseau fluvial du lac Tai offre de bonnes conditions pour la navigation fluviale. Sur le Jinsha, où la navigabilité est très mauvaise, certains tronçons d'amont de Yibin, jusqu'à Weixi (Yunnan), sont aussi navigables. Source : *Changjiang nianjian* [Annuaire statistique du bassin du Yangzi], *op. cit.*, p. 329.

⁶⁸⁵ *Ibid.*, p. 127.

⁶⁸⁶ *Ibid.*, p. 129.

⁶⁸⁷ *Ibid.*

Carte 60 : La répartition des six réseaux de chenaux dans le bassin du Yangzi



Source : Commission des ressources en eau du Yangzi, *Changjiang liuyu ditu* [Atlas du bassin du Yangzi], Pékin, Zhongguo ditu chubanshe, 1999, p.68.

Le rôle assigné au cours d'eau, en particulier de relier les villes portuaires yangziennes – pauvres à l'ouest et riches à l'est – explique la nécessité de continuer à développer cet axe fluvial tangible : trente ports le long du Yangzi, dont les quatre ports majeurs – Chongqing, Wuhan, Nankin et Shanghai –, sont reliés par le cours principal du Yangzi. Ce trafic repose aussi sur les affluents ; plus de 200 ports ont établi entre eux une communication fluviale, permettant la création d'un réseau hydrographique constant et solide, qui renforce la communication interne du bassin. De plus, l'ouverture et l'extension de voies fluviales dans toutes les directions permettent au réseau fluvial yangzien de pouvoir communiquer aisément avec les autres grands réseaux hydrographiques du pays. Sur la rive droite du Yangzi, les affluents Xiang et Gan ouvrent la possibilité de naviguer vers le réseau fluvial du bassin de la rivière des Perles ; le canal du Jiangnan (partie prolongée du Grand Canal au sud du Yangzi) fait communiquer le Yangzi, le lac Tai et le fleuve Qintang. Sur la rive gauche, le Grand Canal relie le Yangzi avec plusieurs grands fleuves de la Chine du Nord : la Huai, le fleuve Jaune et la Hai. L'intérêt du réseau fluvial yangzien est non seulement de créer une pénétrante est-ouest du pays, mais aussi de se situer à la charnière entre la Chine du Nord et la Chine du Sud. Le réseau fluvial yangzien dispose ainsi d'une fonction structurante dans l'organisation spatiale de la Chine. Grâce à ces particularités, le transport fluvial du bassin du Yangzi se définit par les caractéristiques suivantes : il réalise un important volume de trafic de fret ; le commerce d'importation dépasse celui de l'exportation ; le transport de matières premières et d'énergie est l'activité dominante de l'ensemble du transport de fret⁶⁸⁸.

Le Yangzi forme à l'évidence une belle artère est-ouest fournissant d'abondantes ressources en eau, et offrant de bonnes conditions de navigation, en même temps qu'une occasion de transport des marchandises pondéreuses. Des chercheurs chinois estiment que la capacité de transport du Yangzi équivaut à sept lignes de chemin de fer⁶⁸⁹. Cependant, dans le bassin, parmi l'ensemble des modes de transport, la batellerie yangzienne reste au second plan : elle fait face à un marasme de ses activités fluviales et présente une importante obsolescence de ses équipements du fait du manque d'investissements. En effet, l'aménagement des chenaux et des ports fluviaux dépend largement de l'attitude de l'État. Du fait que les investissements dans le secteur du transport fluvial ne sont souvent pas

⁶⁸⁸ ZHU Ning, « *Changjiang hangyun de tiaozhan he jiyu* » [Le défi et les possibilités du développement du transport fluvial du Yangzi], *Heliu guanli* [Gestion fluviale], vol. 32, no. 7, 2010, pp. 19.

⁶⁸⁹ Association pour le développement technologique et économique du Yangzi, *Changjiang jingjidai fazhan wenti yanjiu* [Les problématiques pour le développement du corridor économique du bassin du Yangzi], Wuhan, Changjiang chubanshe, 2006, p. 35 ; SHEN Yufan, *Changjiang jingjidai touzi fazhan he hezuo* [L'investissement, le développement et la coopération pour le corridor économique du bassin du Yangzi], Shanghai, Huadong shifan daxue chubanshe, 2003, p. 89 ; YU Xiaogan, *Changjiang liuyu kechixu fazhan yanjiu*, [Le développement durable du bassin du Yangzi], Pékin, Kexue chubanshe, 2003, p. 108.

immédiatement rentabilisés, la collecte de financements par les collectivités locales n'est pas évidente à mettre en place, surtout si on la compare aux investissements dans la construction du réseau terrestre. À cet égard, entre 1949 et 2004, les capitaux étatiques investis dans la batellerie yangzienne n'atteignent même pas 9 milliards de yuans (le montant équivaut à la construction de la ligne ferrée Xiangfan-Chongqing), soit le dixième des investissements annuels pour le transport ferroviaire⁶⁹⁰. Par conséquent, l'ensemble du réseau de transport fluvial du bassin du Yangzi connaît une carence des équipements, un sous-développement des entreprises de navigation et une gestion en grand désordre. La difficulté d'accéder aux investissements constitue le problème de fond qui mine véritablement le développement du transport fluvial.

Dans le cadre de la construction de la région économique du bassin du Yangzi, l'exploitation des ressources en eau du Yangzi pour en faire un axe central de flux de tout premier ordre et le redressement de la batellerie yangzienne, qui viendra souligner le rôle important que peut jouer le réseau fluvial, ont été mis en chantier par l'autorité centrale dès l'entrée dans le XXI^e siècle. Poursuivant les travaux du barrage des Trois Gorges, plusieurs projets destinés à l'aménagement des ports et chenaux du Yangzi ont été promulgués. On note que le XI^e Plan quinquennal (2006-2010) a été l'occasion pour les autorités nationales de réaffirmer leur intention d'améliorer la navigation sur le Yangzi. Puis, en 2009, le Conseil des affaires d'État a autorisé la « Planification pour l'aménagement des chenaux du Yangzi ». Ce projet repose sur un investissement de 43 milliards de yuans pour les onze prochaines années (jusqu'en 2020), afin de mettre à bien le projet de dragage et de nettoyage du fleuve et renforcer les équipements des ports yangziens. L'aménagement du réseau fluvial dans le bassin du Yangzi, avec l'implication forte des collectivités locales, porte sur trois principaux volets : 1) renouveler les ports fluviaux ; 2) améliorer les chenaux yangziens ; 3) renforcer le pouvoir des entreprises de navigation dans le bassin.

VII.4.1. Le développement des ports fluviaux yangziens

Héritage ancien du transport par voie d'eau, le bassin du Yangzi dispose d'un nombre important de ports fluviaux. Actuellement, celui-ci compte 220 ports fluviaux, avec au total 3 200 postes d'amarrage installés, dont 110 ports en eau profonde⁶⁹¹ (278 postes d'amarrage

⁶⁹⁰ TANG Guanjun, « *Lun Changjiang hangyun fazhan zhanlüe* », [Les stratégies de développement pour le transport fluvial du Yangzi], *Wuhan zhiye jishu xueyuan xuebao* [Journal du collège des techniques et des communications de Wuhan], vol. 12, no. 1, 2010, p. 43.

⁶⁹¹ Suivant la définition chinoise, le port intérieur en eau profonde est capable d'accueillir les navires de charge supérieure à 1 000 t.

de 10 000 tonnes)⁶⁹². Les principales marchandises véhiculées entre les ports yangziens sont : le charbon, les métaux ferreux, les matériaux de construction, l'acier et les conteneurs. Plus de 50 % du trafic yangzien est concentré sur ces cinq principaux types de fret. En 2009, l'ensemble des ports yangziens a permis l'acheminement de 201,68 milliards de tonnes de fret et 7,53 millions d'EVP (86,01 millions de tonnes)⁶⁹³, soit 6 fois plus qu'en 2000⁶⁹⁴. Nankin, Suzhou et Nantong sont les trois ports fluviaux à avoir une capacité de chargement et de déchargement supérieure à 100 millions de tonnes. Huit ports fluviaux yangziens ont chacun une capacité supérieure à 50 millions de tonnes⁶⁹⁵. De plus, à la faveur du commerce international, deux ports francs ont été implantés à Zhangjiagang (1992) et Chongqing (2010).

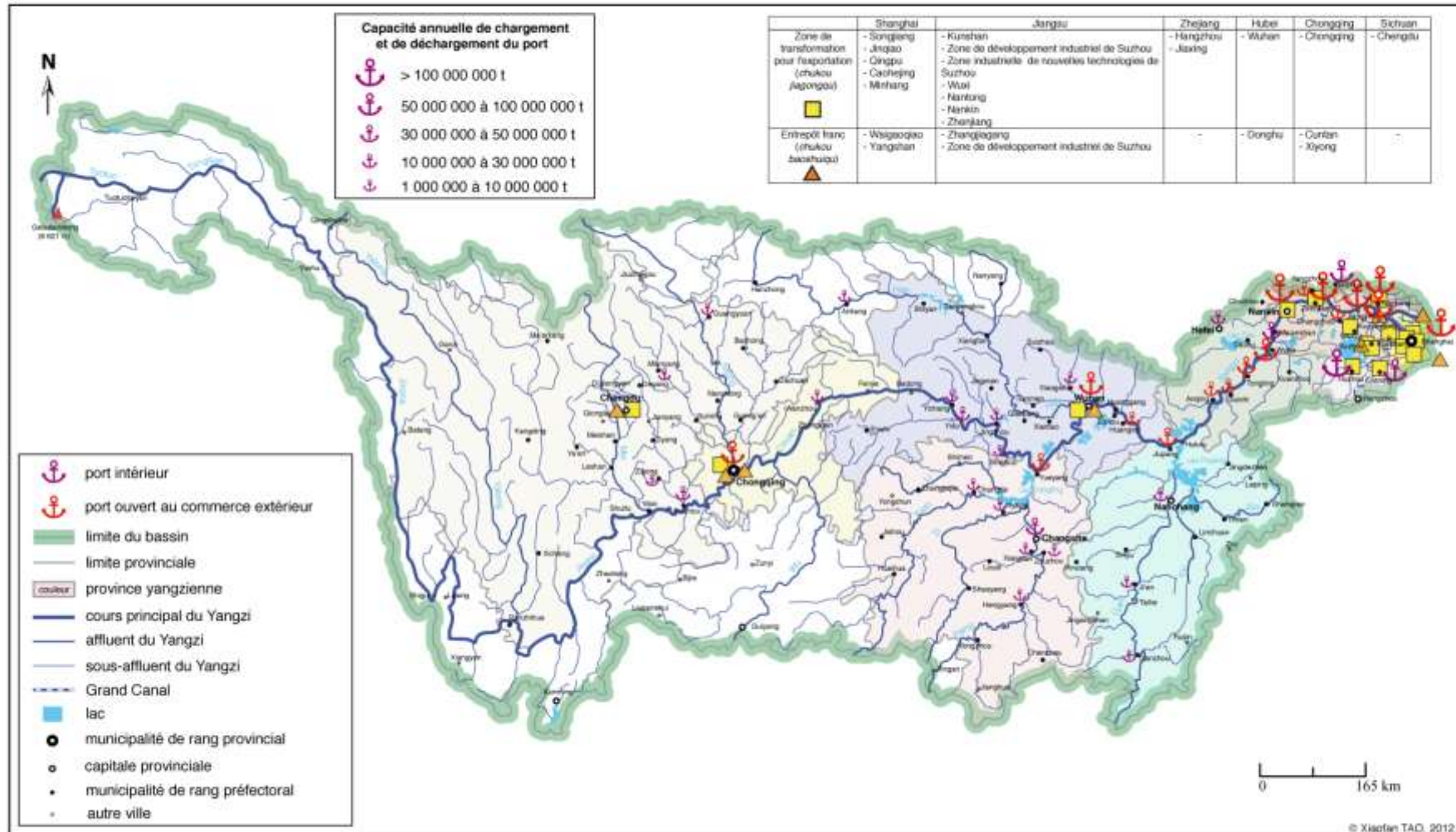
⁶⁹² *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

⁶⁹³ VPE : équivalent vingt pieds (en anglais, *twenty-foot equivalent unit*), est une unité approximative de mesure de conteneur qui regroupe à la fois les conteneurs de 20 pieds et de 40 pieds.

⁶⁹⁴ WANG Chunai et Cao Yu, « *Changjiang liuyu zonghe yunshu tixi dui changjiang jizhuangxiang yunshu yingxiang fenxi* » [Le système de transport combiné et son impact sur le transport de conteneurs dans le bassin du Yangzi], *Jianzhu yunshu yu guanli* [Transportation construction et management], no. 12, 2009, pp. 109-111.

⁶⁹⁵ Ce sont les ports de Chongqing, Chenglingji, Wuhan, Jiujiang, Anqing, Ma'anshan, Zhenjiang et Zhangjiagang.

Carte 61 : La répartition des ports fluviaux dans le bassin du Yangzi



Source : Commission des ressources en eau du Yangzi, *Changjiang liuqiu ditu* [Atlas du bassin du Yangzi], Pékin, Zhongguo ditu chubanshe, 1999, p.70.

Tableau 49 : Les chiffres clés des ports yangziens en 2009

Port fluvial sur le cours principal du Yangzi	Longueur des quais (m)	Nombre de postes d'amarrage		Capacité de chargement et de déchargement annuelle (t)			Nombre de voyageurs transportés (personnes)	Nombre de conteneurs transportés (EVP)
		Total	Supérieur à 10 000 tonnes	Total	Classement des dix premiers ports dans le bassin	Volume de marchandises destinées au commerce extérieur		
Luzhou	nc	nc	-	17 720 000		220 000	20 000	
Chongqing*	91 730	1 205	-	96 680 000	9	2 880 000	15 270 000	564 000
Yichang	7 870	50	-	8 180 000		270 000	910 000	
Jingzhou	nc	nc	-	4 530 000		260 000	-	
Yueyang	nc	nc	-	81 710 000	10	1 210 000	190 000	
Wuhan	22 921	263	-	66 200 000		4 020 000	-	
Huangshi	8 018	138	-	16 050 000		1 850 000	-	
Jiujiang	13 510	146	-	32 910 000		1 110 000	880 000	
Anqing	11 081	162	-	28 130 000		90 000	-	
Chizhou	8 032	100	-	25 760 000		340 000	-	
Tongling	5 196	99	-	39 140 000		340 000	-	
Wuhu	10 278	114	-	66 090 000		1 390 000	50 000	645 000
Ma'anshan	6 719	108	-	48 260 000		420 000	-	
Nankin	30 600	294	44	147 190 000	3	8 330 000	-	1 453 000
Zhenjiang	15 876	171	28	106 340 000	6	15 460 000	-	
Yangzhou	4 092	35	9	36 420 000		3 710 000	-	
Taizhou	13 173	106	35	98 900 000	7	8 030 000	-	
Changzhou	3 111	21	5	31 560 000		3 420 000	-	
Jiangyin	11 501	68	27	125 220 000	5	12 920 000	-	1 011 000
Suzhou**	nc	nc	nc	328 770 000	1	nc	-	3 644 000
Nantong	16 528	120	42	150 700 000	2	29 610 000	-	462 000
Shanghai	93 202	1 942	1 912	nc**			-	
Total ****	886 203	14 804	293	2 618 220 000		210 250 000	1 580 000	nc

Autre port fluvial important dans le bassin	Longueur des quais (m)	Nombre de postes d'amarrage		Capacité de chargement et de déchargement annuelle (t)			Nombre de voyageurs transportés (personnes)	Nombre de conteneurs transportés (EVP)
		Total	Supérieur à 10 000 tonnes	Total	Classement des dix premiers ports dans le bassin	Volume de marchandises destinées au commerce extérieur		
Changsha	nc	nc	nc	41 100 000		830 000	-	
Nanchang				11 720 000		290 000	-	
Hefei				21 840 000		nc	-	
Huzhou				143 570 000	4		-	nc
Jiaxing				94 860 000			-	180 000
Hangzhou				87 530 000	9		-	nc

Source : *Zhongguo hangyun fazhan baogao 2010* [Rapport sur le développement du transport fluvial en Chine 2010], ministère des Communications, Pékin, 2010.

* L'ensemble portuaire de Chongqing est constitué par la réunion des ports locaux de Chongqing et des ports de Fuling et Wanzhou.

** L'ensemble portuaire de Suzhou est constitué par la réunion de trois ports deltaïques (Zhangjiagang, Changshu et Taicang), il contrôle l'ensemble du trafic fluvial de la région du lac Tai.

** La capacité de chargement et de déchargement du port de Shanghai est recensée sur l'ensemble des ports fluviaux et maritimes. Les statistiques ne fournissent pas de résultats permettant de détailler la capacité de chargement et de déchargement des ports fluviaux de Shanghai.

**** Le résultat recensé porte uniquement sur les 18 grands ports du cours principal du Yangzi.

Tableau 50 : Les principaux ports fluviaux sur le cours principal du Yangzi

Région	Rôle	Port fluvial	Localisation stratégique	Fonctions du port	Principales marchandises transportées	Arrière-pays contrôlé	Nombre de postes d'amarrage (2009)
Haut Yangzi	Les ports fluviaux du haut Yangzi transportent principalement les matières premières, les ressources énergétiques et une partie des marchandises exportées pour l'approvisionnement du haut Yangzi. Le transport de voyageurs par voie d'eau reste encore un moyen de transport indispensable dans certaines régions sous-développées.	Shuifu (Yunnan)	Point de confluence où la rivière Guan se jette dans le Yangzi.	Il s'agit du plus grand port fluvial du Yunnan. Grâce à la prolongation des chenaux du Yangzi vers le Jinsha, ce port est désormais le point de départ de la navigation sur le Yangzi.	Transport des matières énergétiques	La région de Nanchao au Yunnan	nc*
		Yibin	Point de confluence où la rivière Min rejoint le Yangzi. Deux voies ferrées Neijiang-Kunming et Wulong-Cunyi desservent le port.	Il s'agit du premier port yangzien (depuis la source), qui permet de réaliser le transport fluvial / maritime combiné	Transport combiné rail-fleuve	Yibin	nc
		Luzhou	Point de confluence où les rivières Tuo et Ningshui se jettent dans le Yangzi.	C'est le plus important port du Sichuan et du Guizhou du Nord en matière de transport fluvial / maritime combiné et d'exportation des produits par la voie fluviale.	Transport combiné rail-fleuve	Luzhou	NC
		Chongqing	Ce port se trouve au confluent de la rivière Jialing et du Yangzi. Les trois lignes ferroviaires de Chengdu-Chongqing, de Chongqing-Guiyang et de Chongqing-Huaihua desservent le port. Dans la municipalité le port relie la réserve des Trois Gorges avec les rivières Wu et Chishui.	C'est le plus grand port fluvial pour le transport de fret et de voyageurs du haut Yangzi.	Charbon, matériaux de construction, acier.	Chongqing, Sichuan, Yunnan, Guizhou	1 184

Région	Port fluvial		Localisation stratégique	Fonctions du port	Arrière-pays contrôlé	Nombre de postes d'amarrage (2009)
Haut Yangzi	Réservoir des Trois Gorges	Fuling	Ce port se trouve au confluent de la rivière Wu et du Yangzi.	Transporter le charbon et le phosphore de la région.	Fuling et Qianjiang	nc
		Wanzhou	La ligne ferroviaire de Wanzhou-Dazhou dessert le port.	Partager avec Chongqing une importante fonction de réexpédition des marchandises d'approvisionnement du Sichuan, de produits chimiques, de charbon et de produits locaux. Transporter les voyageurs et les touristes des Trois Gorges	Sichuan de l'Est, Hubei de l'Ouest	55
		Badong	C'est le port le plus proche du barrage des Trois Gorges.	Réexpédier le charbon, les matériaux de construction et les produits locaux.	La région minoritaire Tujia de Si'en au Hubei.	nc
		Yichang	Ce port a une fonction stratégique qui contrôle à la fois le barrage des Trois Gorges et le barrage de Gezhouba. Il est la base d'approvisionnement des chalands qui remontent vers les ports du haut Yangzi.	Transporter les marchandises d'importation et d'exportation de Yichang et les matériaux de construction. Réexpédier le phosphore. Approvisionner en combustibles des chalands et fournir des matériaux pour la construction et l'entretien du barrage des Trois Gorges. Transporter les voyageurs et les touristes. Transporter des matériaux de construction, du charbon, du pétrole, de l'acier, du phosphore, des équipements mécaniques, des engrais chimiques, des produits antiparasites.	Les régions des Trois Gorges : Sichuan de l'Est (Yichang), Hubei de l'Ouest (Badong, Xiangfan et Jingzhou)	44

Région	Rôle principal	Port fluvial	Localisation stratégique	Fonctions du port	Arrière-pays contrôlé	Nombre de postes d'amarrage
Moyen Yangzi	Les ports du moyen Yangzi sont développés pour renforcer l'industrialisation du corridor économique le long du Yangzi dans le Hubei, Hunan et Jiangxi. Sous l'influence de Shanghai et des travaux du barrage des Trois Gorges, les ports du moyen Yangzi ont renforcé leur poids dans le transport combiné des énergies, de l'acier, des produits chimiques, des matières premières, des matériaux de construction et des produits destinés à l'exportation.	Zhicheng	Une ligne de circulation permet de se connecter à la ligne ferroviaire Jiaozuo-Liuzhou.	Principal port combiné rail-fleuve du moyen Yangzi. Réexpédier le charbon du Shanxi, le phosphore du Guizhou vers le delta du Yangzi. Un des plus importants ports yangziens pour la redistribution des marchandises solides en vrac.	Hubei et Hunan	nc
		Shashi (Jiangzhou)	Port relié à la ligne ferrée Jiangzhou-Xiangfan.	Transporter le charbon, les métaux ferreux, les matériaux de construction, les produits chimiques et les denrées de la région. Port pour le transport combiné rail-fleuve de réexpédition de charbon vers les autres régions yangziennes	Jiangzhou	nc
		Chenglingji	Port d'entrée du lac Dongting. Une ligne de circulation permet de relier le port avec la ligne Pékin-Canton.	Seul port yangzien du Hunan. Nœud de communication du transport combiné rail-fleuve pour le Hunan, le Guizhou, le Yunnan, le Sichuan et le Guangxi. Ce port contrôle en partie l'envoi de produits destinés à l'exportation, de produits chimiques et de denrées du Hunan. Il est aussi un port de transit pour le charbon, le pétrole, le phosphore, le manganèse, l'acier et les denrées.	Yueyang	nc
		Wuhan	Point de confluence où la rivière Han se jette dans le Yangzi. Trois lignes ferroviaires, Pékin-Canton, Hankou-Danjiangkou, Wuhan – Jiujiang desservent le port.	Réexpédier le charbon, les métaux ferreux, le pétrole, les bois, les matériaux primaires des moyen et bas Yangzi ; le phosphore et les produits d'exportation du haut Yangzi. Plus grand port pour le transport des voyageurs du Yangzi. Ce port accueille le centre de contrôle et de gestion pour la navigation du Yangzi.	Hubei, Hunan	259

Région	Rôle principal	Port fluvial	Localisation stratégique	Fonctions du port	Arrrière-pays contrôlé	Nombre de postes d'amarrage
Moyen Yangzi		Huangshi	Port du Yangzi	Transporter les matériaux de construction, les métaux ferreux et l'acier.	Hubei de l'Est	143
		Wuxue	Port du Yangzi	Transporter les matériaux de construction, les métaux ferreux et l'acier du Hubei de l'Est.	Hubei de l'Est	
		Jiujiang	Point de convergence où le lac Poyang rejoint le Yangzi. Le port est desservi par la ligne ferroviaire de Pékin-Kowloon.	Seul port de commerce extérieur du Jiangxi. Transporter le charbon, les matériaux de construction, le pétrole, les métaux non ferreux, l'acier et les céréales du Jiangsu. Transporter les voyageurs et les touristes. Nœud de communication pour le transport combiné rail-fleuve de Fujian, Zhejiang et Jiangsu.	Jiangxi, Hubei de l'Est, Anhui du Sud-Est	146
Bas Yangzi	Le développement de ports du bas Yangzi a pour objectif d'accélérer l'exploitation du corridor industriel de l'Anhui d'une part, et d'autre part de renforcer l'ouverture et le pouvoir économique du delta du Yangzi.	Anqing	Une ligne de circulation relie le port avec la ligne ferroviaire de Hefei-Jiujiang.	Transporter les produits pétrochimiques, les matières premières, les charbons et les matériaux de construction d'Anqing. Pétrole, charbon, matériaux de construction.	Anhui du Sud-Ouest	157
		Chizhou	Port du Yangzi.	Approvisionner en pierres calcaires les usines sidérurgiques shanghaiennes. Réexpédier les métaux ferreux, les matériaux de construction. Port touristique (Huangshan et Jiuhuashan).	Chizhou et Anhui du Sud	100
		Tongling	Port du Yangzi.	Transporter le charbon et les métaux ferreux.	Anhui du Sud-Est	95
		Wuhu	Point de convergence, où les rivières Qingyi et Yuxi se jettent dans le Yangzi. La rivière de Yuxi permet d'ailleurs de relier le Yangzi avec le lac Cao. Les lignes ferroviaires Nankin-Tongling et Wuhu-Jiujiang desservent le port.	Principal port de l'Anhui pour le commerce extérieur provincial. Port de transit pour transporter le charbon de l'Anhui vers Nankin et Shanghai.	Anhui de l'Est	151

Région	Port fluvial	Localisation stratégique	Fonctions du port	Arrière-pays contrôlé	Nombre de postes d'amarrage (2009)
Bas Yangzi	Ma'anshan	La ligne ferroviaire de Nankin-Tongling dessert le port.	Transporter le charbon et les métaux ferreux.	Anhui de l'Est	nc
	Nankin	Trois lignes ferroviaires Pékin-Shanghai, Pékin-Zhuhai et Nankin-Hefei, et l'oléoduc de Linyi (Shandong)-Nankin desservent ce port.	Le port de Nankin est à la fois un port fluvial et maritime. En tant que plus grand port fluvial du pays, il est multifonctionnel et sert pour le transport de ressources énergétiques, de matières premières, de produits pour le commerce extérieur et de conteneurs. Le port dispose de postes d'amarrages en eau profonde. Les navires de charge supérieure à 10 000 tonnes peuvent y remonter directement depuis l'embouchure. Le port de Nankin est le plus important port fluvial yangzien pour le transport des marchandises pondéreuses (principalement le charbon, le pétrole, les automobiles et les métaux ferreux). Ce port réexporte le pétrole brut importé pour la production des raffineries des moyen et bas et Yangzi. Le port de Nankin réexporte le charbon pour approvisionner Shanghai et Jiangsu.	L'arrière-pays direct du port de Nankin comprend la municipalité de Nankin et de Chuzhou (Anhui). Le mode du transport combiné rail-fluvial permet de prolonger cet arrière-pays qui couvre l'ensemble des régions situées le long du Yangzi depuis Nankin jusqu'à Chongqing.	285 (44)**
	Zhenjiang	Point de confluence où le Grand Canal rejoint le Yangzi. La ligne ferrée Pékin-Shanghai dessert ce port.	Disposant d'un port en eau profonde, le port de Zhenjiang permet le transport combiné canal-fleuve-maritime. Ce port assure le transport des marchandises en vrac, de l'acier, du bois, de denrées et la réexpédition du béton et des matériaux de construction venant du haut Yangzi. Il est le plus important port yangzien pour réexporter les matériaux de la métallurgie.	Zhenjiang	166 (28)
	Yangzhou	Port jumeau de Zhenjiang situé sur la rive gauche du Yangzi	Principal port deltaïque pour le transport des marchandises destinées au commerce intérieur, de l'exportation de denrées. Il est aussi un port régional pour le transport du charbon, de métaux non ferreux, des minéraux et des matériaux de construction.	Yangzhou	35 (9)

Région	Port fluvial	Localisation stratégique	Fonctions du port	Arrière-pays contrôlé	Nombre de postes d'amarrage
Bas Yangzi	Taizhou (Gaogang)	Port situé sur la rive gauche du Yangzi.	Principal port deltaïque pour le commerce intérieur et l'exportation de céréales. Il est aussi un port régional pour le transport du charbon, de métaux non ferreux, des minéraux et des matériaux de construction.	Taizhou	95 (35)
	Changzhou	Port industriel.	Principal port deltaïque pour le commerce intérieur et l'exportation de céréales. Il est aussi un port régional pour le transport du charbon, de métaux non ferreux, des minéraux et des matériaux de construction.	Changzhou	15 (5)
	Jiangyin	Grâce au canal de Chengxi, ce port relie le Yangzi et le lac Tai.	Transporter les denrées, le charbon, le pétrole, l'acier, les métaux non ferreux, les engrais chimiques et les produits résultant de la transformation des matières premières de la région du lac Tai.	Suzhou, Changzhou et Wuxi	62 (27)
	Zhangjiagang	Le canal Zhangshen relie ce port avec le port de Shanghai.	Principal port de transit pour réexpédier par la voie maritime les produits du commerce extérieur de Suzhou. Ce port dispose d'une zone franche et se charge du transport des conteneurs, du bois, de l'acier, des matières premières, des matériaux de construction, des métaux ferreux et des produits énergétiques de Suzhou, Changzhou et Wuxi.	Suzhou Changzhou et Wuxi	
	Nantong	Important port situé sur la rive gauche du Yangzi et près de l'embouchure.	Port fluvial / maritime en eau profonde. Les navires de charge de 10 000 tonnes peuvent s'y amarrer. Transporter principalement le charbon, l'acier, le bois et les produits du commerce extérieur venant de Nantong et du Jiangsu du Nord. Port de transit pour l'exportation de métaux ferreux et de matériaux de construction venant du haut Yangzi.	Nantong et Suzhou	126 (42)

Région	Port fluvial	Localisation stratégique	Fonctions du port	Arrière-pays contrôlé	Nombre de postes d'amarrage
	Shanghai	En tant que port maritime / fluvial, Shanghai dispose de deux importants ports francs Waigaoqiao et Yangshan (port en eau profonde). Le port fluvial de Waigaoqiao se trouve au confluent de la rivière Huangpu et du Yangzi. Quant au port de Yangshan, il se trouve à 32 km au sud-est du port de Luchao à Pudong.	Au niveau du transport fluvial, le port de Waigaoqiao sert au transport des conteneurs, du charbon, de l'acier, des métaux ferreux, du pétrole, des matériaux de construction et des équipements mécaniques.	Les régions du lac Tai, l'Anhui, le Zhejiang, et les régions le long du Yangzi	1912 (nombre de postes d'amarrage fluvial à Shanghai)

Source : Ministère des Eaux, *Changjiang nianjian* [Annuaire statistique du bassin du Yangzi], Wuhan, Changjiang nianjianshe, 2009, pp. 271-276.

* nc : non connu

** Le résultat entre parenthèses représente le nombre de postes d'amarrage avec une capacité de chargement et de déchargement supérieure à 10 000 t.

Par rapport à celle des ports maritimes, la balance commerciale des ports intérieurs est médiocre et doit être amortie sur le long terme⁶⁹⁶. En 2009, l'ensemble des ports yangziens ont accueilli au total 1 274,67 milliards de tonnes de fret, soit seulement 2,5 fois plus que le poids total des marchandises acheminées par les ports maritimes de Shanghai⁶⁹⁷. De ce fait, les entreprises n'ont pas beaucoup d'intérêt à court terme à investir dans les ports fluviaux. La carence d'investissements entraîne non seulement un écart de développement très conséquent entre les ports maritimes et fluviaux, mais aussi, s'agissant des ports yangziens en particulier, on observe qu'ils connaissent un niveau de développement très déséquilibré. Le long du Yangzi, on trouve à la fois de grands ports spécialisés avec des équipements modernes et des ports plus modestes fournissant des services incomplets. Pour les ports de taille réduite, l'obsolescence des équipements et la concurrence des prix tout à fait hors de contrôle conduisent souvent sinon à leur faillite du moins à creuser leur déficit. À partir de 2001, à la faveur de la décentralisation économique, la gestion portuaire a été confiée aux collectivités locales. Ce nouveau mode d'administration portuaire sous la houlette des collectivités territoriales, avec un contrôle désormais faible de l'État central, entraîne l'absence d'un système de gestion et de réglementation unifié contrôlant l'ensemble des ports yangziens. La planification de l'aménagement du bassin étant difficile à appliquer aux ports de taille réduite, ces derniers sont obligés de chercher des financements par leurs propres moyens. Comme ces ports de taille réduite sont nombreux et sont répartis de manière disséminée dans le bassin, leur difficulté à accéder aux investissements et leur capacité limitée en matière d'accueil des navires de charge (navires dédiés au transport des marchandises pondéreuses comme par exemple le pétrole, le charbon) font que ces ports connaissent un sous-développement qui vient réduire la vitalité du secteur du transport fluvial yangzien. Par conséquent, l'évolution des ports yangziens dans le bassin est peu significative par rapport aux autres modes de transport. Les ports ne peuvent pas jouer un rôle de pilote pour la construction de la région économique unifiée du bassin.

Cependant, pour faire face à la forte hausse du trafic fluvial et profiter aussi des retombées de la croissance économique du bassin, les ports yangziens ont lancé d'importants programmes de travaux. Les projets actuels majeurs visent deux objectifs principaux : la création d'un système portuaire unifié yangzien ; le renforcement de la place des trois ports régionaux de Shanghai, Nankin et Chongqing.

⁶⁹⁶ ZHU Ning, *op. cit.*, p. 19-20.

⁶⁹⁷ *Zhongguo jiaotong nianjian*, [Annuaire statistique des transports de Chine], Pékin, Zhongguo jiaotong nianjianshe, 2010.

La création d'un système portuaire unifié yangzien

Cette étape comprend trois volets d'action. D'abord, il s'agit de créer un réseau portuaire yangzien et d'affiner son développement par le biais d'une planification qui s'attache à structurer une hiérarchisation officielle de ces ports. La planification pour le développement du réseau fluvial et des ports nationaux (2007-2020) divise les ports yangziens en trois catégories. Sur cet ensemble, on compte 18 ports fluviaux (*cf.* tableau 50) ayant une importante influence à l'échelle régionale, et Wuhan, Nankin et Suzhou sont les trois ports principaux du bassin⁶⁹⁸.

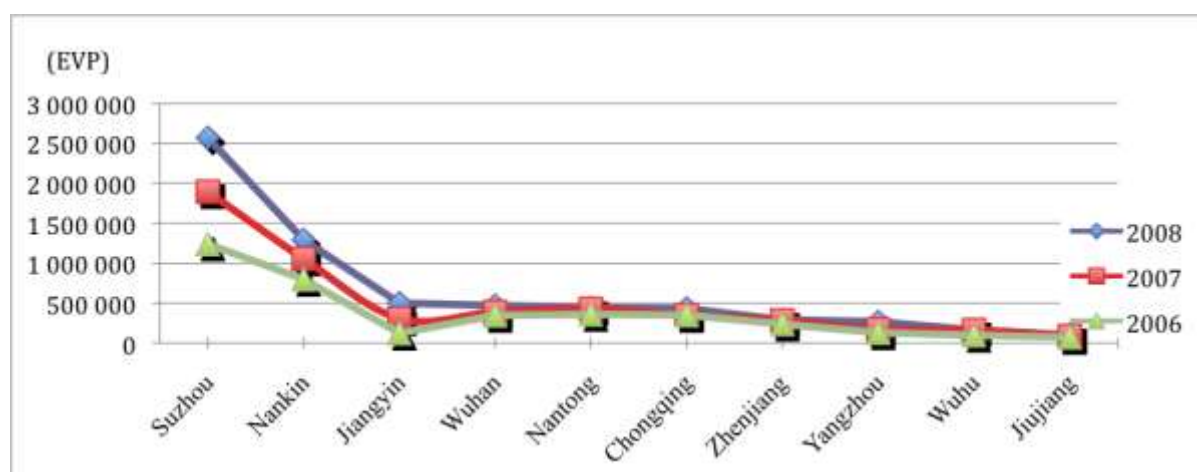
Aujourd'hui, dans la mesure où le bassin est intégré dans le système économique mondial, et suite à la construction du port en eau profonde de Yangshan à Shanghai, les activités portuaires de transport de conteneurs occupent logiquement une place particulière dans les ports yangziens. En fonction du type de commerce, le trafic yangzien de conteneurs comprend des lignes réservées aux conteneurs du commerce intérieur et des lignes, *via* les ports de transit de Shanghai (ou Ningbo), pour les échanges commerciaux internationaux. À cet égard, 23 ports yangziens⁶⁹⁹ consacrent leurs activités au trafic de conteneurs avec une centaine de lignes spécifiquement dédiées à ce trafic. Dans ces ports, une centaine de postes d'amarrage sont réservés uniquement aux conteneurs. Ils sont construits pour pouvoir accueillir au total 4,80 millions d'EVP par an. Depuis 1983, le delta du Yangzi a largement développé le commerce de conteneurs avec des pays de l'Asie orientale. Nankin et Shanghai ont des lignes directes avec Hong Kong, Taiwan, le Japon, la Corée du Sud et des pays de l'Asie du Sud-Est. Afin de renforcer le commerce intérieur et extérieur de conteneurs, Chongqing et Wuhan ont établi des lignes directes jusqu'aux ports de Waigaoqiao et Yangshan. Le succès est indéniable : l'ensemble des activités de transport de conteneurs du bassin a une croissance annuelle de 30 % depuis 1985 et notamment entre 1986 et 2008, la capacité de chargement et de déchargement de conteneurs des ports à l'embouchure du Yangzi a été multipliée par 178,

⁶⁹⁸ De plus, la planification prévoit qu'en 2020, les ports de Nankin, Wuhan et Nantong auront chacun une capacité de chargement et de déchargement supérieure à 50 millions de tonnes. 14 ports yangziens devront atteindre une capacité comprise entre 10 et 30 millions de tonnes. Quant à Shanghai, le plus important port maritime/fluvial chinois, sa capacité dépassera 100 millions de tonnes (trafic maritime inclus). Source : *Quanguo hangyun he gangkou fazhan guihua* [La planification pour le développement du réseau fluvial et des ports nationaux (2007-2020)], ministère des Eaux, 2007, p. 32.

⁶⁹⁹ Les 23 ports principaux situés sur le Yangzi à avoir développé les activités de transport de conteneurs sont ceux de Luzhou, Chongqing, Fuling, Wanzhou, Yichang, Jingzhou, Chenglingji, Wuhan, Huangshi, Jiujiang, Anqing, Tongling, Chizhou, Ma'anshan, Wuhu, Nankin, Zhenjiang, Yangzhou, Taizhou, Jiangyin, Changzhou, Suzhou (Zhangjiagang, Taicang et Changshu) et Nantong. Il faut y ajouter 6 ports situés sur les affluents du Yangzi. Ce sont Wuxi, Jiaxing, Hangzhou, Changsha, Zhuzhou et Nanchang.

passant de 38 800 EVP à 6 960 400 EVP⁷⁰⁰. La construction du port en eau profonde de Yangshan a permis à Shanghai et dans l'ensemble du bassin du Yangzi une expansion de ces nouvelles activités de transport de conteneurs. Ce dynamisme a considérablement modifié la structure du trafic des ports yangziens. En tant que port le plus proche de Shanghai, le port de Suzhou, composé de Zhangjiagang, Taicang et Changshu, dépasse Nankin et devient le premier port qui contrôle les activités liées au transport de conteneurs à l'intérieur du bassin. Leaders régionaux, Chongqing, Wuhan et Nankin sont les trois ports contrôlant respectivement le commerce de conteneurs des haut, moyen et bas Yangzi. Compte tenu de la dynamique des activités de transport de conteneurs, la planification pour le développement des ports yangziens tend à concentrer ces activités dans les grands ports. Ce qui conduit les grands ports yangziens à jouer un rôle de « moteurs » pour renforcer le développement économique du bassin.

Graphique 18 : L'évolution du trafic de conteneurs dans les dix premiers ports yangziens (2006-2008)



Source : *Zhongguo hangyun fazhan baogao 2010* [Rapport sur le développement du transport fluvial en Chine 2010], Pékin, ministère des Communications, 2010, pp. 17-19.

Pour autant, face à la concurrence entre les divers modes de transport qui se joue essentiellement aujourd'hui sur un critère de rapidité le simple transport fluvial ne peut que se marginaliser. Dans le bassin du Yangzi, au seuil de l'an 2000, suite à la hausse de la production industrielle et l'intensification du trafic des marchandises dues à la conteneurisation, la mise en valeur du transport fluvial est dorénavant orientée vers le transport combiné terrestre, fluvial et maritime ; ce qui permet un partage des responsabilités

⁷⁰⁰ LUO Sigang, « Changjiang jizhuangxiang yunshu » [Le transport de conteneurs sur le Yangzi], *Jiaotong yunshu qiye guanli* [La gestion des entreprises de transport], no. 5, 2010, pp. 42-44.

au niveau de l'ensemble des modes de transport et une répartition du travail plus efficace. Dans le bassin du Yangzi, le trafic commercial repose principalement sur le mode de transport combiné route-fleuve-océan. La plupart des ports yangziens relient leur arrière-pays grâce à la voie routière. Quant au trafic des matières premières et énergétiques, celui-ci repose principalement sur le transport combiné rail-fleuve-océan. Quelques grands ports industriels anciens comme Nankin, Jingzhou et Chenglingji sont reliés aux principales voies ferrées par des voies de circulation ferroviaires spécifiques. Aujourd'hui, dans le bassin du Yangzi, les quatre plus grands ports de transit rail-fleuve sont en cours de construction. Il s'agit de Pukou et Yuxikou (à Nankin), et des ports de Hankou et de Zhicheng, les ports reçoivent le charbon du Shanxi et du Henan par voie ferrée. Ces marchandises pondéreuses seront transportées ensuite par la voie du Yangzi vers les autres régions du bassin. En outre, la planification compte dans les prochaines années renforcer la place de trois autres ports de transit rail-fleuve yangzien : Yibin, Shashi et Anqing.

Renforcer le rôle de *leaders* des trois ports régionaux : Shanghai, Nankin et Chongqing

La revalorisation de l'ensemble du système portuaire yangzien passe nécessairement par un renforcement des grands ports régionaux. La planification portuaire considère que Shanghai, Nankin et Chongqing sont précisément les trois ports régionaux les plus stratégiques pour l'avenir du développement du réseau fluvial du bassin.

Avec une activité de transport de conteneurs (25 millions d'EVP en 2009) et un trafic de marchandises (379 millions de tonnes en 2009) très intensifs⁷⁰¹, le port de Shanghai contrôle la totalité du commerce extérieur de Shanghai, 60 % de celui de Zhejiang, 40 % de celui du Jiangsu et 30 % de celui de l'ensemble des régions des haut et moyen Yangzi⁷⁰². Shanghai dispose du port fluvial de Wusongkou, du port mixte fluvial / maritime de Waigaoqiao et du port maritime en eau profonde de Yangshan. Tous ces équipements portuaires permettent à Shanghai de devenir un port de transbordement, les navires yangziens y déchargent leurs marchandises réacheminées ensuite par voie maritime. Ainsi l'ambition de la planification pour le développement des ports yangziens dépasse-t-elle l'échelle nationale, puisqu'elle vise à ériger la ville de Shanghai en véritable centre maritime de l'Asie orientale voire mondial. Dans cette même logique et afin que Shanghai s'adapte bien à la fois aux trafics fluviaux et maritimes, trois grands chantiers de travaux ont été lancés. Il s'agit d'abord de renforcer les

⁷⁰¹ Shanghai est aussi le plus grand port national de manutention pour le transport du charbon dans le bassin du Yangzi.

⁷⁰² *Zhongguo jiaotong nianjian* [Annuaire statistique des transports de Chine], Pékin, Zhongguo jiaotong nianjianshe, 2011.

activités portuaires de Shanghai, qui se situent essentiellement dans le terminal de Waigaoqiao (fluvial et maritime) et dans son port en eau profonde des îles Yangshan (maritime). En effet, dès le début du XXI^e siècle, la capacité de chargement du port de Waigaoqiao est saturée et répond difficilement à la demande à la hausse du commerce international. Il apparaît donc nécessaire de créer un nouveau port maritime afin de revivifier les activités portuaires yangziennes. C'est dans ces conditions que le port de Yangshan est né. Dorénavant, les activités portuaires de Shanghai ne s'agglomèrent plus uniquement à l'embouchure du Yangzi, puisque la ville de Shanghai est promue au rang de port maritime pour la navigation hauturière. Cette promotion permet à Shanghai de renforcer son rôle d'interface entre le bassin du Yangzi et le système économique mondial. De plus, l'implantation d'un trafic de conteneurs à Yangshan est un des facteurs qui permet indéniablement la croissance économique constante de Shanghai. Le deuxième grand chantier de travaux vise au maintien de la profondeur des chenaux à l'embouchure du Yangzi. Après plus de dix ans de travaux, actuellement, le lit de l'embouchure du Yangzi maintient une largeur de 350 à 400 m avec une profondeur de 10 à 12,50 m, ce qui permet aux grands porte-conteneurs de pouvoir remonter le cours de Yangzi. Ces travaux sont stratégiques pour le développement du port de Shanghai et l'ensemble des ports deltaïques. En 2005, 11 navires avec un tirant d'eau de 10 m et 8 porte-conteneurs de 50 000 t ont remonté le Yangzi, alors qu'il n'y en avait aucun de ce gabarit en 2000⁷⁰³. Enfin, comme troisième grand chantier de travaux, étant donné que plus de 70 % du trafic de conteneurs de Shanghai provient du delta du Yangzi, avec pour centre névralgique les ports de Shanghai, la planification pour le développement du réseau fluvial (2007-2020) conçoit la mise en place d'un système portuaire englobant l'ensemble des ports deltaïques afin de conforter la domination du port de Shanghai dans le transport fluvial et maritime⁷⁰⁴. Puisque l'ensemble du bassin est considéré comme l'arrière-pays de Shanghai, l'extension de l'influence du port de Shanghai vers les terres intérieures par voie fluviale exige notamment de renforcer les trafics de deux lignes fluviales : Shanghai-Hankou et Shanghai-Nantong-Nankin.

Selon la planification pour le développement du réseau fluvial (2007-2020), le port de Nankin doit être promu au rang de port international à la fois fluvial et maritime dans les années futures. Depuis longtemps considéré comme le plus important port fluvial sur le cours principal du Yangzi, Nankin dispose d'un réseau fluvial facilitant l'accès au Yangzi et aux

⁷⁰³ ZHU Ning, *op. cit.*, pp. 21-22.

⁷⁰⁴ Ce système englobe neuf ports du Jiangsu méridional (Nankin, Zhenjiang, Jiangyin, Nantong, Zhangjiagang, Gaogang, Lüsigan, Yangzhou et Biangang) et quatre ports du Zhejiang septentrional (Ningbo-Zhoushan, Zhapu, Xiangshan et Shipu).

chenaux du réseau du lac Tai. L'ouverture sur l'extérieur du delta du Yangzi lui offre un important débouché pour le transport de marchandises et de conteneurs par voie fluviale. En 2006, un port franc local a été créé dans le port de Jiutang à Nankin. Actuellement, à part la navigation sur le Yangzi, Nankin dispose d'une trentaine de lignes maritimes côtières reliées avec Canton, Haikou, Shekou (Shenzhen), Zhanjiang, Tianjin, Dalian et Qingdao. Le commerce par conteneurs internationaux s'établit tout naturellement avec Hong Kong, le Japon, la Corée du Sud et les pays de l'Asie du Sud-Est. Avec un volume de fret de 1,4 million d'EVP en 2009⁷⁰⁵, les planificateurs pour le projet de développement unifié du bassin du Yangzi espèrent que le port de Nankin deviendra un véritable port pour le transport de conteneurs internationaux⁷⁰⁶.

Quant au port de Chongqing, étant donné sa localisation stratégique sur le Yangzi, sa capacité de chargement et de déchargement pour les marchandises et les conteneurs est moins importante par rapport aux ports deltaïques. Cependant, il dispose d'un vaste arrière-pays qui englobe la municipalité de Chongqing, le Sichuan, le Guizhou et le Yunnan. En particulier, grâce au projet de développement de la Chine occidentale, le développement de l'industrie manufacturière et de l'industrie lourde de la Chine du Sud-Ouest offre au port de Chongqing un abondant flux de marchandises et de conteneurs. Plusieurs entreprises de la région, attirées par le faible coût du transport fluvial, ont choisi Chongqing en tant que port de transbordement pour leur expédition de marchandises. À telle enseigne qu'entre 2003 et 2009, la croissance annuelle du trafic de conteneurs de Chongqing a été de 70 %⁷⁰⁷. Par exemple, les marchandises d'exportation pour l'Amérique du Nord, l'Europe, le Japon et les pays de l'Asie du Sud-Est reposant sur la ligne Chongqing-Jiujiang-Shanghai connaissent une très importante croissance depuis 2000⁷⁰⁸. Par ailleurs, grâce au développement de l'industrie automobile dans le haut Yangzi, Chongqing accueille une vingtaine de sociétés de fabrication automobile et plus de 500 entreprises pour la fabrication de pièces détachées pour l'automobile. La sortie des produits automobiles du haut Yangzi repose largement sur le réseau fluvial du Yangzi. Fréquemment, *via* Shanghai, l'exportation d'automobiles fabriquées au Sichuan et à Chongqing se fait directement par la voie fluviale du Yangzi.

⁷⁰⁵ *Zhongguo hangyun fazhan baogao* [Rapport sur le développement du transport fluvial en Chine 2010], ministère des Communications, Pékin, 2010, p. 25.

⁷⁰⁶ *Changjiang liuyu zonghe guihua* [La planification pour le développement intégré du bassin du Yangzi], révisé en 2010, Commission pour la planification du bassin du Yangzi, 2010, p. 48.

⁷⁰⁷ *Zhongguo hangyun fazhan baogao* [Rapport sur le développement du transport fluvial en Chine 2010], *op. cit.*, p. 97.

⁷⁰⁸ WANG Zhao, LIU Qing et ZHONG Huajie, « *Changjiang hangyun xiandihua fazhan lujin* », [Les recherches sur la modernisation du transport fluvial du Yangzi], *Zhongguo gangkou* [China Ports], no. 3, 2010, pp. 52-54.

VII.4.2. L'amélioration de la navigabilité du Yangzi

D'après la carte 61, nous constatons que, lorsque l'on remonte vers l'amont, la capacité de chargement et de déchargement des ports yangziens devient faible et leur dimension se réduit. Outre l'important écart de la productivité industrielle entre les régions du delta du Yangzi et celles des haut et moyen Yangzi, la navigabilité des chenaux, variable d'une région à l'autre, est également décisive. Tout d'abord, la voie navigable yangzienne est catégorisée et divisée en différents tronçons en fonction de leur profondeur (cf. tableau 51). À titre de comparaison, actuellement la profondeur entre Chongqing et Yichang est de 2,90 m, permettant la circulation de navires de charge de 1 000 t, tandis qu'entre Anqing et Nankin, la profondeur de 4,50 m permet la navigation des cargos de 5 000 t⁷⁰⁹. Le fleuve du Yangzi a une particularité avantageuse, puisque les lits de ses cours supérieur et inférieur ont une profondeur relativement élevée, à l'exception du cours moyen. Dans le moyen Yangzi, après la sortie des Trois Gorges, bien que le lit du fleuve devienne assez large, les multiples hauts-fonds (notamment sur le fleuve Jing), les ramifications des cours d'eau et l'instabilité du lit perturbent souvent la navigation. À titre d'exemple, pendant la saison de sécheresse, le tronçon entre Chenglingji (Hunan) et Yichang (Hubei) n'a qu'une profondeur de 2,60 m. Les chalands avec un tonnage de 1 000 t sont obligés de décharger 30 % de leurs marchandises afin de pouvoir remonter le courant⁷¹⁰. Dans le cours supérieur, où les chenaux yangziens connaissaient auparavant de très mauvaises conditions de navigation⁷¹¹, suite aux travaux du barrage des Trois Gorges et à l'aménagement des chenaux du fleuve Chuan, la navigabilité s'est aujourd'hui considérablement améliorée par rapport aux années 1990. Cependant, circonscrites par la structure du lit du fleuve et les conditions géographiques, la longueur et la capacité de chargement des chenaux du cours supérieur sont encore limitées. La voie navigable du Yangzi s'arrête à Shuifu (dans le Yunnan près de Yibin). Des bases industrielles comme par exemple le centre de sidérurgie de Panzhihua qui se situe en amont de Shuifu, ne peuvent donc pas bénéficier de la voie du Yangzi pour acheminer leur production. En outre, comme la navigabilité du fleuve Chuan dépend de la régulation du réservoir des Trois Gorges, chaque année, l'énorme dépense pour nettoyer les rejets et les dépôts de limons dans le réservoir augmente considérablement les frais de transport sur le fleuve Chuan. Quant au

⁷⁰⁹ *Changjiang nianjian* [Annuaire statistique du bassin du Yangzi] 2009, *op. cit.*, p. 113.

⁷¹⁰ TANG, Guangjun, « *Lun changjiang hangyun fazhan zhanlue* », [Les stratégies de développement pour le transport fluvial du Yangzi], *Wuhan zhiye xueyuan xuebao* [Journal de l'école professionnelle de Wuhan], vol. 12, no. 1, 2010, p. 24.

⁷¹¹ Avant la montée des eaux du réservoir du barrage des Trois Gorges, les chenaux du haut Yangzi étaient difficilement navigables à cause des bas-fonds et des écueils. Certains tronçons n'étaient navigables que de jour et en sens unique.

cours inférieur, il offre la meilleure navigabilité sur le Yangzi. Suite aux travaux de dragage de l'embouchure du Yangzi, les chenaux en aval de Taicang (Jiangsu) se maintiennent à une profondeur de 12,50 m. Ce qui permet aux navires de charge de 100 000 t et aux porte-conteneurs de type post Panamax de suivre les marées montantes pour entrer dans le port fluvial de Shanghai (Waigaoqiao) ; un cargo de 30 000 t peut remonter jusqu'à Nankin et un cargo de 50 000 t y entre avec la marée montante. La variation de la profondeur dans les différents tronçons du Yangzi explique que les activités fluviales du bas Yangzi soient beaucoup plus importantes que celles des haut et moyen Yangzi. Ainsi la navigation sur le Yangzi est-elle strictement conditionnée par les différentes catégories de voies et la profondeur des eaux. Parfois, des transbordements sont indispensables, ce qui augmente les frais de transport de façon considérable et prolonge le temps de circulation.

Les chenaux yangziens sont composés, d'une part de cours d'eau qui sont naturellement navigables ou bien rendus tels grâce à des travaux d'aménagement, et d'autre part de canaux artificiels dont le plus connu est le Grand Canal, qui date du VII^e siècle. Faute d'aménagement, nombre de voies navigables yangziennes sont restées à l'état naturel (notamment pour le réseau du haut Yangzi). Environ 20 000 à 30 000 km de voies d'eau présentent de mauvaises conditions de navigation. La longueur des voies fluviales permettant la circulation de cargos supérieurs à 1 000 t ne représente que 3 294 km, soit 5 % de la totalité des voies navigables du bassin (dont 2 437 km se trouvent sur le cours principal entre Chongqing et Shanghai)⁷¹². Qui plus est, la présence d'un grand nombre de barrages a, en multipliant les écluses sur les cours d'eau, gravement affecté la circulation fluviale. À titre d'exemple, la planification initiale prévoyait que le poids des marchandises franchissant le barrage des Trois Gorges devait atteindre à l'année 100 millions de tonnes (dans les deux sens : remontée et descente du courant). Cependant, faute d'évaluation de la capacité réelle du tonnage de frets franchissant les écluses⁷¹³ et compte tenu des problèmes techniques survenus⁷¹⁴, il est impossible d'atteindre cet objectif⁷¹⁵.

⁷¹² *Changjiang nianjian* [Annuaire statistique du Yangzi 2009], *op. cit.*, p. 71.

⁷¹³ Le calcul de la capacité de tonnage de frets passant par les écluses des Trois Gorges repose sur l'estimation suivante : 80 % des navires de charge sont des cargos de capacité 4 x 3 000 t. Dans la réalité compte tenu des faiblesses du marché de la batellerie chinoise, de moins en moins de cargos de charge circulent dans le bassin. Sur le Yangzi, le tonnage total de frets transportés par les cargos ne présente que 5,05 % en 2010. Ainsi la circulation des navires de dimension et de tonnages très variés sur le Yangzi, que les planificateurs n'avaient pas envisagée, complique-t-elle actuellement le passage des écluses. Source : GONG Jie, « *Sanxia gongcheng dui changjiang hangyun de yingxiang* » [L'impact du barrage des Trois Gorges sur le transport fluvial du Yangzi], *Beijing jiaotong guanli xueyuan xuebao* [Journal de l'Institut de transport et de management de Pékin], no. 16, 2006, pp. 49-51.

⁷¹⁴ Dans le deuxième semestre de 2010, les écluses du barrage des Trois Gorges ont connu à quatre reprises (16 jours au total) des coupures complètes (dans les deux sens), avec dans le même temps la suspension

Tableau 51 : Le classement des chenaux yangziens (selon le tonnage) (2009)

Tronçon	Longueur (km)	Format des chenaux Profondeur (m) x largeur (m) x rayon de courbe (m)	Puissance et format maximal de chaland autorisés	
			Navigation à contre courant	Navigation dans le sens du courant
Shuifu-Yibin	31	1,8 x 40 x 400		
Yibin-Lanjiatuo	301	3,2 x 80 x 1 000	368 kW 2 x 800 t	368 kW 3 x 800 t
Lanjiatuo-Chongqing	81	3,2 x 80 x 1 000	368 kW 2 x 800 t	368 kW 3 x 800 t
Chongqing-Yichang	660	3,2 x 80 x 1 000	1 655 kW 2 x 1 000 t + 1 x 500 t	1 655 kW 3 x 1 000 t
Yichang-Linxiang	416	4,0 x 100 x 1 000	1 942 kW 4 x 1 500 t	1 942 kW 6 x 1 500 t
Linxiang-Wuhan	208	4,0 x 100 x 1 000	1 942 kW (6-8) x 1 500 t	1 942 kW (3-4) x 3 000 t
Wuhan-Anqing	403	4,5 x 100 x 1 000	5 000 t	
Anqing-Nankin	306	4,5 x 100 x 1 000	5 000 t	
Nankin-Liuhekou	312	10,5 x 200 x 1 200	50 000 t	

Source : *Changjiang nianjian* [Annuaire statistique du Yangzi], Wuhan, ministère des Eaux et Commission des ressources en eau du Yangzi, 2010.

complète de la navigation sur le fleuve Chuan. Source : Informations synthétiques sur le barrage des Trois Gorges, *Renmin ribao* [Journal du peuple], le 18 janvier, 2011.

⁷¹⁵ Selon des spécialistes, les écluses du barrage des Trois Gorges constituent une entrave à la mise en œuvre de tout le potentiel de transport fluvial du Chuan. Dès la mise en place en 2003 du système des écluses à cinq niveaux, les encombrements des navires devant et derrière le barrage deviennent réguliers (un franchissement prend au moins 6 heures). Jusqu'à présent, la capacité de traiter annuellement 1 000 millions de tonnes de fret prévue par la planification (dans les deux sens) ne s'est jamais réalisée. Même pour l'année de pic, 2010, le passage total de tonnage est de 788 millions de tonnes. Source : WANG Luowei, « *Sanxia zhi weihai* » [Le péril du barrage des Trois Gorges], *Zhongguo ribao* [Journal de Chine], le 3 décembre 2010.

Tableau 52 : Les statistiques portant sur la longueur des voies navigables dans le bassin du Yangzi (2007)

Région	Longueur de l'ensemble de la voie navigable (km)	Longueur des voies navigables par catégories de chenaux (km)								
		I	II	III	IV	V	VI	VII	Longueur totale des chenaux	
									chenaux catégorisés	hors catégorie
Shanghai	2 226	177		43	119	65	314	128	845	1 381
Jiangsu	24 336	392	226	562	704	1 044	2 160	2 445	7 533	16 804
Zhejiang	9 667	14	12	147	931	571	1 589	1 506	4 771	4 896
Anhui	5 596	343	-	394	350	677	2 536	707	5 006	589
Jiangxi	5 638	78	-	248	-	273	590	1 160	2 349	3 289
Hubei	8 181	229	688	52	623	1 014	1 796	1 283	5 685	2 495
Hunan	11 495	-	80	449	349	485	1 546	1 217	4 126	7 369
Chongqing	4 218	-	515	160	95	267	126	594	1 757	2 461
Sichuan	10 720	-	-	224	568	649	811	1 572	3 825	6 896
L'ensemble du bassin	82 077	1 233	1 521	2 279	3 739	5 045	11 468	10 612	35 897	46 180

Source : *Changjiang nianjian* [Annuaire statistique du Yangzi], Wuhan, ministère des Eaux et Commission des ressources en eau du Yangzi, 2010.

Il existe un autre élément particulièrement révélateur des dysfonctionnements affectant le transport fluvial sur le Yangzi, à savoir les ponts. Du fait de l'abondance du réseau hydrographique yangzien, le nombre de ponts dans le bassin est cinq fois plus élevé que la moyenne nationale. À partir de 1996, on compte en moyenne, chaque année, trois nouveaux ponts érigés sur le grand fleuve. À la fin de l'année 2009, il y a au total 74 ponts construits ou en cours de construction sur le Yangzi. Sur les 2 717 km de chenaux navigables du Yangzi, en moyenne, tous les 30 km, se trouve un passage nord / sud terrestre⁷¹⁶. Ces ponts sont principalement concentrés dans le Sichuan, à Chongqing, dans le Hubei, l'Anhui et le Jiangsu. Même si ces « gués » traversant le Yangzi sont bénéfiques, en ce qu'ils permettent d'établir la communication terrestre nord / sud du pays et de nourrir la prospérité économique locale, certains de ces ponts sont de véritables obstacles, du fait de leur hauteur insuffisante pour le passage des navires.

Selon les statistiques de 2009, sur l'ensemble des ports yangziens, les ports à avoir une capacité de chargement et de déchargement annuelle dépassant 100 millions de tonnes sont tous situés dans le delta du Yangzi, en aval de Ma'anshan (Nankin, Zhenjiang, Jiangyin, Suzhou et Nantong). Ensuite viennent les ports de Taizhou, Chongqing, Yueyang, Wuhu et Wuhan, avec une capacité de chargement et de déchargement allant de 50 à 100 millions de tonnes⁷¹⁷. Mis à part les facteurs cités précédemment (profondeur, écluses), la variation de capacité de chargement et de déchargement entre les ports fluviaux yangziens majeurs de Nankin, Wuhan et Chongqing est principalement conditionnée par la hauteur des ponts de Nankin (24 m, construit en 1957) et Wuhan (18 m, construit en 1968). Les archives historiques ont enregistré l'arrivée en 1931 d'un paquebot étranger de 10 000 t dans le port de Wuhan⁷¹⁸. Aujourd'hui, formant un goulot d'étranglement, les ponts de Nankin et Wuhan restreignent strictement le passage des navires. Ils empêchent toujours, malgré les travaux du barrage des Trois Gorges, les navires de charge supérieure à 10 000 t de pouvoir franchir Nankin et Wuhan, même pendant la saison des crues⁷¹⁹. Pour tenter de régler cet épineux problème de la hauteur des ponts, dès 1980, l'État a alloué d'importants financements aux ports de Wuhu, Anqing, Jiujiang, Huangshi, Chenglingji et Chongqing, ports intermédiaires entre Nankin et Yibin, destinés à la construction de ports spécifiquement réservés au

⁷¹⁶ *Zhongguo jiaotong nianjian* [Annuaire statistique de transport de Chine], *op. cit.*

⁷¹⁷ *Zhongguo hangyun fazhan baogao* [Rapport sur le développement du transport fluvial en Chine 2010], Pékin, ministère des Communications, 2010.

⁷¹⁸ LUO Chuandong, *Changjiang hangyunshi* [Histoire du transport fluvial du Yangzi], Pékin, Renmin jiaotong chubanshe, 1991, p. 239.

⁷¹⁹ GUI Huiqiao, « Baizuo daqiao suozhu changjiang huangjin shuidao », [Les ponts et le Yangzi], *Nanfengchuang* [La fenêtre du Sud], no. 9, 2004, pp. 50-53.

commerce extérieur de conteneurs (500 millions de yuans au total)⁷²⁰. Cependant, depuis leur mise en place, très peu de navires étrangers ont jeté l'ancre dans ces ports. En 2002, sur les 13 912 navires étrangers à avoir navigué sur le Yangzi, seuls 596 ont remonté au delà de Nankin⁷²¹. Faute d'investissements suffisants et en l'absence de réflexions poussées sur le long terme, la plupart des ponts construits après 1996, entre Wuhan et Nankin, ont hérité de la hauteur standard de 24 m du pont de Nankin. Cette erreur difficile à corriger aujourd'hui, explique que le port de Chongqing, situé en amont du Yangzi, ne soit pas un port concurrentiel pour Wuhan et Nankin, ce qui affaiblit l'ensemble de la capacité de transport sur le Yangzi.

Tableau 53 : Nombre de ponts sur le Yangzi (classement jusqu'au 30 octobre 2011)

Région	Province	Nombre de ponts			Type de ponts				
		Total	Travaux achevés	Travaux en cours	Route	Route et voie ferrée	Voie ferrée uniquement	Tunnel	
Bas-Yangzi	Shanghai	2	2		1			1	Route et voie ferrée
	Jiangsu	13	8	5	11	2		1	
	Zhejiang	0							
	Anhui	7	3	4	2	1			
	Total	22	13	9	14	3		2	
Moyen-Yangzi	Jiangxi	1	1			1			
	Hubei	17	13	4	13	3	1	2	Voie ferrée Métro
	Hunan	0							
	Total	18	14	4	13	4	1	2	
Haut-Yangzi	Chongqing	30	26	4	22	3			
	Sichuan	6	4	2	5		1		
	Total	36							
Total		78 *	55	19				4	

Source : *Changjiang nianjian* [Annuaire statistique du Yangzi], Wuhan, ministère des Eaux et Commission des ressources en eau du Yangzi, 2010.

* Sur l'ensemble du parcours du Yangzi, en plus des 55 ponts construits sur le cours principal, il y a 41 ponts sur le fleuve Jinsha, 2 ponts sur la rivière Tongtian et 2 sur la rivière Tuotuo.

⁷²⁰ *Ibid.*

⁷²¹ Les navires circulant sur la ligne maritime sino-japonaise ont une capacité de chargement et de déchargement supérieure à 5 000 t, et pour ceux qui naviguent entre la Chine et les pays de l'Asie du Sud, cette capacité doit dépasser 7 000 t. 10 000 t est le strict minimum pour emprunter la ligne établie avec l'Europe. Source : *Ibid.*

Photos 21 : Les principaux ponts sur le Yangzi

**Le premier pont depuis la source du Yangzi
sur la rivière Tuotuo (Tibet, 2005)**



Source : ZHOU Guodong, 2008.

**Le pont de Nanxi en cours de construction à Yibin
(Sichuan, photo prise en 2011)**



Source : CHANG Shaolin, 2011.

Le pont de Wushan à Chongqing (Trois Gorges, 2005)



Source : TAO Xiaofan 2010.

Le pont du port Chaotian à Chongqing (2009)



Source : TAO Xiaofan 2010.

Le pont de Wuhan (1968)



Source : TAO Xiaofan, 2010.

Le plus ancien pont du Yangzi à Nankin (1957)



Source : TAO Xiaofan, 2008.

Le pont de Zhenjiang / Yangzhou (Jiangsu, 2005) Le pont sur l'embouchure du Yangzi reliant Shanghai à l'île de Chongming (1997)



Source : ZHOU Guodong, 2008.



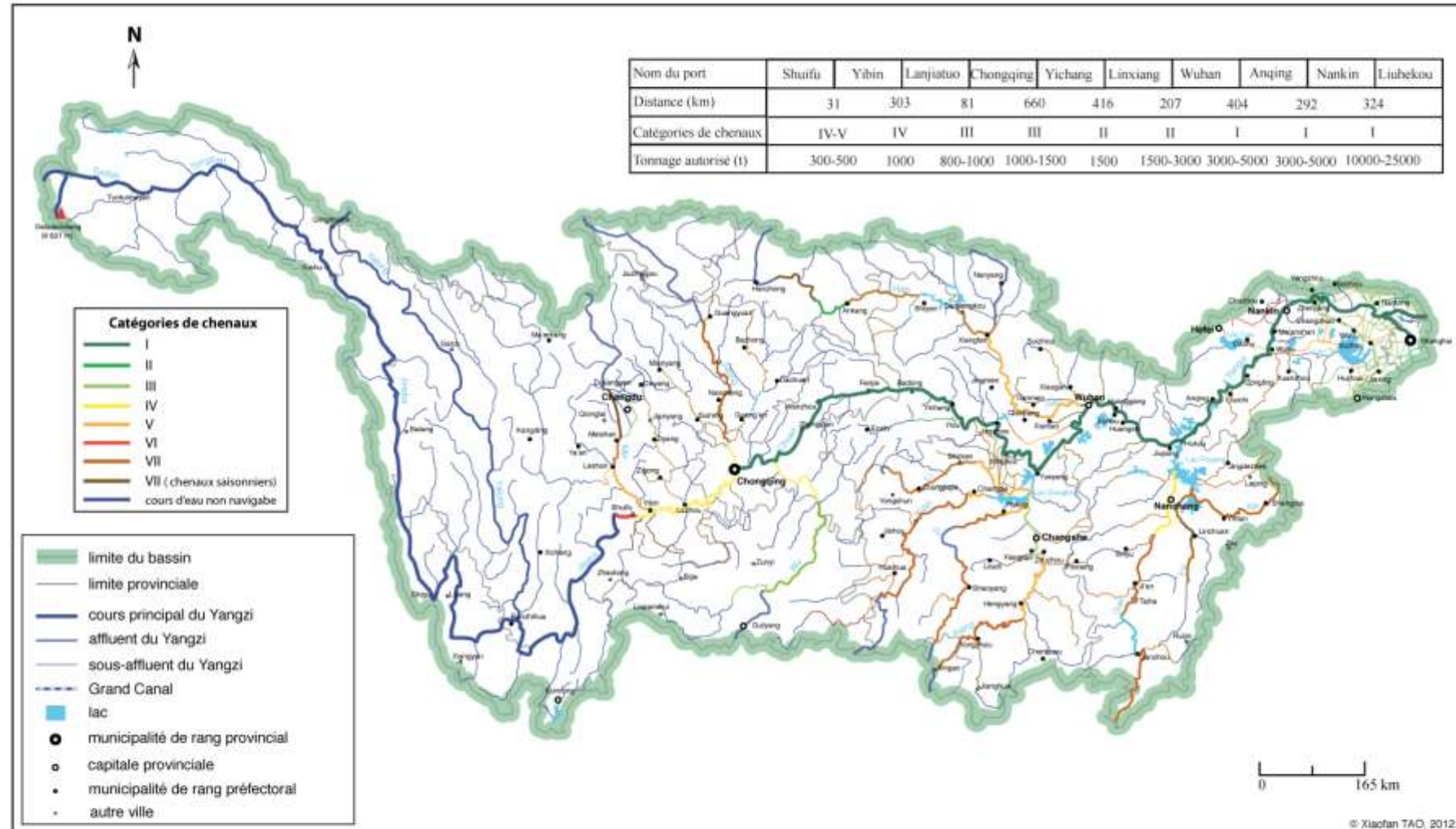
Source : ZHOU Guodong, 2008.

Afin de maintenir de bonnes conditions de navigation sur le Yangzi, l'État a décidé d'investir 43 milliards de yuans jusqu'en 2020 pour aménager les chenaux du Yangzi. Il s'agit notamment d'augmenter la capacité de transport des chenaux catégorisés et de renforcer le transport combiné terrestre-fluvial-maritime. D'après la planification, en 2020, un chaland de 1 000 t pourra circuler jusqu'à Shuifu, un chaland de 10 000 t sera en mesure de naviguer jusqu'à Chenglingji. Un navire de 40 000 t pourra remonter directement jusqu'à Wuhan et un navire de 50 000 t jusqu'au port de Nankin. La planification estime que, d'ici 2020, l'ensemble du bassin comptera 7 000 km de voies fluviales relevant de la troisième catégorie⁷²² et 15 000 km de voies de cinquième catégorie⁷²³.

⁷²² Suivant le BG standard pour la navigation fluviale 50139-2004, les chenaux relevant de la première catégorie doivent disposer d'une profondeur supérieure à 3,50-4,0 m. La largeur des chenaux pour chaque sens de circulation doit dépasser 70-125 m avec un rayon de courbe de 670-1 200 m. Ces chenaux permettent la circulation d'un navire d'une charge de 3 000 t. Les critères pour définir les chenaux de troisième catégorie sont les suivants : tonnage autorisé du navire : 1000 t ; profondeur : 2,00-2,40 m ; largeur de la voie en sens unique : 30-55 m ; rayon de courbe : 480-720 m.

⁷²³ *Changjiang hangdao yuanjing guihua* [Planification prospective pour l'aménagement des chenaux du Yangzi 2008-2020], ministère des Eaux et Commission des ressources en eau du Yangzi, 2008, pp. 31-33.

Carte 62 : La répartition des différentes catégories de chenaux dans le bassin du Yangzi (2009)



Source : Commission des ressources en eau du Yangzi, *Changjiang linyu ditu* [Atlas du bassin du Yangzi], Pékin, Zhongguo ditu chubanshe, 1999, p.70.

Tableau 54 : Les critères pour l'aménagement des chenaux du Yangzi en 2020 (projet)

Tronçon	Catégorie de voie navigable	Profondeur (m)	Tonnage maximum autorisé pour le navire (t)	Tonnage maximum autorisé pour les flottes (t)
Shuifu-Chongqing	III	2,20	1 000	3 000
Chongqing-Chenglingji	I	3,50	2 000	10 000
Chenglingji-Wuhan	I	6,50	3 500	
Wuhan-Tongling	I	8,00	2 000-5 000	40 000
Tongling-Nankin	I	8,50	5 000-10 000	25 000
Nankin-Liuhekou	I	12,50	50 000	
Liuhekou-Embouchure	I	10 à 12,50	100 000 et porte-conteneur du type post Panamax	

Source : *Changjiang hangdao yuanjing guihua* [Planification prospective pour l'aménagement des chenaux du Yangzi 2008-2020], ministère des Eaux et Commission des ressources en eau du Yangzi, 2008.

VII.4.3. Renforcer le pouvoir des entreprises de navigation dans le bassin

Aujourd'hui, dans le bassin du Yangzi, on estime à plus de 2 000 les entreprises industrielles et de commerce exerçant des activités liées à la navigation, aux affaires portuaires et à la fabrication de navires. Il s'agit principalement d'entreprises de construction navale, d'entreprises commerciales portuaires, d'entreprises de sous-traitance pour le transport fluvial et d'armateurs. Ces entreprises relèvent de différents régimes : publiques, coopératives, non gouvernementales et privées. Globalement, ce domaine d'activité connaît une forte dispersion sectorielle du fait à la fois du nombre trop élevé d'entreprises de taille réduite, l'obsolescence des équipements et de la concurrence désordonnée freinant leur développement. En outre, faute d'aménagement et de gestion unifiée sur le transport fluvial du bassin, ce secteur a un mode de fonctionnement de plus en plus désordonné qui se répercute sur le marché notamment parce que les autorités, les institutions portuaires, les entreprises commerciales et les propriétaires des marchandises agissent sans véritable coordination. Compte tenu de cette situation, la planification pour le développement du réseau fluvial du Yangzi s'attache à ce que les entreprises industrielles et de commerce dans le secteur du transport fluvial deviennent de véritables promoteurs afin de revivifier le marché du transport fluvial.

Dans le secteur de la batellerie yangzienne, la difficulté d'accéder aux financements est depuis longtemps un point vulnérable qui restreint la mise en place de projets de

développement. Du fait de la faiblesse des investissements gouvernementaux directs versés dans le secteur du transport fluvial, la recherche de financement repose principalement sur les divers types d'entreprises liées aux activités de navigation. Pour les ports yangziens, les grandes entreprises publiques réformées, les entreprises multinationales et les joint-ventures sino-étrangères sont les investisseurs les plus substantiels. Ainsi les ports yangziens s'ouvrent-ils de manière croissante aux opérateurs portuaires et armateurs privés et étrangers, en particulier en matière de construction et d'exploitation de terminaux à conteneurs. À titre d'exemple, la croissance considérable de la capacité d'accueil des conteneurs des ports yangziens est principalement due aux capitaux très importants investis par le Groupe COSCO (*China Ocean Shipping Company*, entreprise publique, premier armateur chinois), le Groupe CSC (*China Shipping Company*, entreprise publique), le Groupe SIP (*Shanghai International Port Co., LTD*, première entreprise portuaire du continent, société par actions). Actuellement, les investissements étrangers, les capitaux non gouvernementaux (*minying*), les crédits bancaires et l'émission d'actions constituent les principales sources de financement permettant la survie des ports yangziens. Les deux plus importants contributeurs au financement des ports yangziens sont les entreprises suivantes : le Groupe SIP (*Shanghai International Port Co., LTD*) et la Corporation PYI (*Paul Y. Engineering Group Limited*).

Le Groupe SIP est une société investissant principalement dans le transport fluvial et la logistique. À travers ses activités dans le marché de transport des conteneurs, l'aménagement de lignes fluviales et la construction de ports, elle contribue à renforcer le rôle central de Shanghai au niveau de l'ensemble des activités logistiques du bassin. Dès 2002, le Groupe SIP a lancé un projet de développement intitulé « stratégie du Yangzi » (*Changjiang zhanlue*). À travers des actions multiples (injection de capitaux directs, contrôle du cours des actions, coopération avec les entreprises locales), le Groupe SIP est la principale source de financement de la construction de neuf ports yangziens : Jiangyin, Zhenjiang, Nankin, Wuhu, Anqing, Jiujiang, Wuhan, Changsha et Chongqing. Rapidement, le Groupe SIP a monopolisé en prenant leur contrôle, les lignes de transport fluvial établies entre Shanghai et ces neuf ports yangziens⁷²⁴. Cette prise de contrôle a, d'une part, considérablement renforcé la domination de Shanghai sur le transport fluvial du Yangzi et, d'autre part, permis l'extension de l'arrière-pays de Shanghai jusqu'aux haut et moyen Yangzi, avec au passage des retombées économiques bénéfiques aux entreprises locales. Le Groupe SIP, étant une entreprise à responsabilité limitée, le gouvernement est un associé de poids par ses

⁷²⁴ XIA Yang et YI Yan, « *Qianxi Changjiang hangyun he Guomin jingji de guanxi* », [Le transport fluvial et le développement économique], *Zhongguo shuiyun* [Transport fluvial en Chine], vol. 4, no. 11, 2006, pp. 76-82.

investissements. Ainsi, outre l'intérêt économique, cette entreprise a-t-elle également la volonté de faire évoluer le réseau fluvial du Yangzi et notamment de renforcer la place de la domination de Shanghai dans la batellerie yangzienne.

Quant à la Corporation PYI, c'est une entreprise hongkongaise qui se consacre principalement dans le bassin au transport des marchandises pondéreuses, en vrac et globalement à des activités de logistique. En particulier, elle est attirée par les travaux liés au développement des infrastructures et des équipements portuaires yangziens, ce qui lui permet en plus de ses activités dans l'immobilier d'avoir un champ d'action diversifiée. En 2009, les principaux ports yangziens où elle a investi sont ceux de Yangshan, Nantong (Groupe des ports de Nantong, avec 45 % d'actions contrôlées), Jiangyin (port de conteneurs de Jiangyin, avec 40 % d'actions contrôlées), Jiaxing et Yichang (Groupe des ports de Yichang, avec 51 % d'actions contrôlées)⁷²⁵. Comparé à SIP, PYI est une entreprise purement intéressée par les profits économiques, son objectif est, à travers ses investissements portuaires, de faire progresser son chiffre d'affaire en termes de navigation, et d'activités foncières et immobilières.

En outre, d'autres acteurs contribuent à la vitalité économique du secteur : de plus en plus d'armateurs non gouvernementaux et privés se sont lancés sur le marché du transport fluvial du Yangzi. Grâce à leurs propositions de prix très bas et leur participation au marché concurrentiel souvent de façon informelle (notamment pour les armateurs individuels), ils pèsent de plus en plus dans le marché du transport fluvial du Yangzi. Concernant le trafic des conteneurs, parmi de nombreuses entreprises locales non gouvernementales, la compagnie MSC (*Minsheng Shipping Co., LTD.*) se remarque particulièrement par sa réussite. Rétablie en 1984⁷²⁶, elle est la première entreprise non gouvernementale à avoir investi dans la navigation yangzienne. Actuellement, basée à Chongqing, MSC domine l'ensemble des activités de transport de conteneurs sur le fleuve Chuan. Grâce à son service combiné fluvial-maritime, ses activités dépassent le champ du transport fluvial et incluent la navigation côtière.

À l'opposé de ces entreprises prospères, il existe également de nombreuses entreprises en crise dans le bassin. Ce sont notamment les grandes entreprises publiques. À titre d'exemple, le Groupe CCNSC (*China Changjiang National Shipping Company*), la plus grande entreprise qui dominait la batellerie yangzienne, pendant les années 1980-1990, a connu un revers de

⁷²⁵ Rapport annuel 2011 du PYI Corporation Limited, pp. 25-27.

⁷²⁶ Créée en 1926, l'ancien *Minsheng Industrial (Group) Co., Ltd.* est une société qui investit principalement dans le commerce par voie fluviale du haut Yangzi. Ses activités ont été suspendues pendant les « Campagnes des trois antis et cinq antis » de 1951. En 1984, le rétablissement de la société de Minsheng donne naissance à la première entreprise non gouvernementale dans le secteur du transport fluvial en Chine.

fortune. Afin de soutenir cette entreprise, plusieurs mesures de réformes ont été appliquées au sein de l'administration du CCNSC, notamment en 2009, le Conseil des affaires de l'État a autorisé la fusion du Groupe Cnfttc (*China National Foreign Trade Transportation Corporation*) avec le CCNSC, en donnant ainsi naissance à la Corporation SinoTrans & CSC. La nouvelle compagnie s'intéresse désormais au transport et à la logistique du bassin du Yangzi, elle offre un ensemble de transports combinés fluvial, terrestre et aérien à ses clients. Très ambitieuse, elle désire devenir la plus importante entreprise dans ce secteur et conquérir le marché du transport fluvial du bassin.

Ce développement perceptible des entreprises yangziennes devrait inciter à considérer l'avenir de la batellerie yangzienne avec moins de morosité. Le potentiel de développement fluvial réside peut-être moins dans les activités fluviales traditionnelles (puisque de plus en plus de facteurs freinent le développement du transport fluvial) que dorénavant dans une possibilité d'évolution positive de toute une série d'activités liées au commerce portuaire : la logistique, l'immobilier, la création de zones industrielles. De ce fait, les autorités des villes portuaires yangziennes ont préconisé une stratégie urbaine dite de « développement de la ville à travers le renouvellement du port » (*yigangxingshi*). Cette stratégie permet, d'une part, de renforcer la compétitivité économique des ports fluviaux et, d'autre part, elle contribue à consolider la capacité de résistance aux risques économiques des entreprises portuaires. L'urbanisation associée à la construction portuaire permet le développement des entreprises locales, cette stratégie devrait conduire au final à stimuler les activités du transport fluvial yangzien.

La mise en place de la planification du réseau de transport dans la vallée du Yangzi entend favoriser un rééquilibrage de ce territoire segmenté. Cependant, des inégalités inévitables de développement à l'échelle régionale et locale existent toujours au sein d'un espace compartimenté du point de vue des capacités de transports. Elles se sont d'ailleurs traduites par des différences très importantes dans les aptitudes à tirer parti des occasions offertes par le marché et les politiques de développement.

D'abord, nous constatons qu'au sein du programme de développement du réseau de transport appliqué dans le bassin, il n'existe pas de planification prévoyant une nette répartition du travail entre les divers modes de transport, avec pour chaque secteur un budget pensé par rapport à un budget d'ensemble. En tant que secteur le plus développé, le réseau routier (et autoroutier) tient une place à part. Privilégié par l'État, sa vitesse de développement est 10 fois plus importante que celle du réseau ferroviaire et, par rapport au réseau fluvial, sa

progression se fait 30 fois plus vite. Cette vitesse de développement contrastée entre les différents modes de transport suscite donc une concurrence avec des retombées pernicieuses. Dans la mesure où c'est principalement dans la vitesse de développement et dans les bénéfices économiques à court terme que réside l'essentiel des gains de productivité des activités de transport, les acteurs locaux qui œuvrent à l'application de la planification s'attachent à obtenir des succès rapides. Malgré tout, des conséquences non souhaitables se produisent, qui illustre notamment le développement du train à grande vitesse. La construction de nouvelles gares modernes et la prolongation des lignes à grande vitesse visent à asseoir la prépondérance du réseau ferroviaire dans l'ensemble du secteur de transport ; mais l'acharnement à poursuivre un mode de développement avec des délais de mise en œuvre écourtés et la volonté de produire des réussites immédiatement spectaculaires a occasionné récemment un accident particulièrement dramatique. En juillet 2011, une coupure d'électricité sur le système de signalisation a entraîné la collision de deux trains rapides dans le delta du Yangzi près de Wenzhou, se soldant par quarante-six morts et près de deux cents blessés. Ce grave accident pose la question de la légitimité des autorités face au respect des normes de sécurité et met en lumière plusieurs problèmes en matière de gestion du secteur du transport ferroviaire. Il faut par ailleurs mentionner que la ligne emblématique reliant Pékin, Shanghai et Fuzhou a ouvert en juin dernier avec quatre ans d'avance sur les plans initiaux, et que les trains circulent à 350 km/h sur une ligne où la vitesse devrait être au maximum de 300 km/h. Cette précipitation de l'ouverture de la ligne et la hausse de la vitesse de circulation qui dépasse celle des prévisions sont dues à la primauté de l'intérêt économique, lequel exige la mise sur le marché du TGV dans les plus brefs délais. Tous ces problèmes sont éclipsés par la volonté affichée de développer le réseau ferroviaire à grande vitesse et de maintenir une croissance économique continue, et remet en cause l'idée qu'il serait nécessaire de développer autant de lignes à grande vitesse en Chine. Dès la fin juillet 2011, les investissements dans le réseau du train à grande vitesse ont été brusquement ralentis. L'État a suspendu plusieurs nouveaux projets de TGV. La ligne à grande vitesse longeant le Yangzi, qui relie Shanghai, Wuhan et Chongqing, a vu, seulement six mois après son inauguration, l'interruption brutale de sa circulation sur les tronçons entre Chongqing et Lichuan, Yichang et Wanzhou, car ils n'étaient pas adaptés aux trains à grande vitesse circulant à plus de 160 km/h⁷²⁷. À ce jour,

⁷²⁷ Le train à grande vitesse circulant entre Chongqing, Wuhan et Shanghai a été inauguré dès janvier 2011, le trajet dure au total 13,40 h. Suite à l'accident de train à grande vitesse qui a eu lieu près de Wenzhou en juillet, à partir de août 2011, les TGV D356/D357 (Shanghai-Chengdu) ont été supprimés. Sur l'ensemble de la ligne à grande vitesse Shanghai-Wuhan-Chongqing-Chengdu, les TGV continuent à circuler entre Wuhan et Shanghai, Wuhan et Yichang, Chengdu et Chongqing.

seulement trois lignes de trains à grande vitesse ont obtenu l'autorisation d'être prolongées dans le bassin du Yangzi sur la dizaine de projets initialement prévus. Ainsi la volonté de griller les étapes dans un but de rentabilité immédiate, sans prise en compte de la capacité réelle des réseaux, pose-t-elle la question quant aux modalités d'application de tous les grands projets de développement dans le bassin du Yangzi.

En outre, il faut souligner que l'implantation d'un réseau de transport bien distribué et complet est un indice efficace pour évaluer le niveau économique, mais ne suffit pas à enrayer complètement les inégalités économiques à l'échelle régionale ou locale, et contribue paradoxalement même à leur propagation. Le cas le plus représentatif de ce phénomène est celui de la concentration du marché immobilier dans les grandes villes. Par exemple, en 2009, parmi les 35 millions de logements commerciaux vendus au Hunan, environ la moitié est concentrée dans la capitale provinciale de Changsha. Ceci est un phénomène fréquent dans toutes les grandes villes yangziennes. Cette concentration du marché du logement est due en grande partie au développement du réseau de transport qui conduit à l'afflux des richesses et de la population vers le centre provincial. Le développement du réseau de transport répond pour l'essentiel à la volonté de permettre une répartition spatiale plus équilibrée, cependant, venant contrarier cet effort, un grave déséquilibre s'esquisse dans plusieurs provinces yangziennes accentuant une disposition centre / périphérie.

Les causes fondamentales qui nuisent au développement du réseau de transport dans le bassin résident dans le manque de coordination et de concertation entre les divers acteurs. En effet, du fait que le développement régional se heurte parfois à l'intérêt local, le mode de coopération entre l'État et les collectivités locales peut mener parfois à des conflits d'intérêts. Pour preuve, dans les nouveaux ports yangziens financés en partie par l'État et en partie par les collectivités locales, le déficit de moyens de financement, dû à la contribution insuffisante de l'État, fait que les travaux accessoires comme la prolongation de l'autoroute et la construction de la ligne ferrée pour rallier le port, qui sont à la charge de la collectivité locale, sont souvent défectueux. Ce qui entraîne l'isolement des nouveaux ports et les empêche d'avancer économiquement. En outre, dans le bassin du Yangzi, la concurrence pernicieuse entre les collectivités locales est un phénomène préoccupant. Avec l'intensification des activités économiques portuaires dans le delta du Yangzi, les entreprises locales et celles des bourgs et des cantons se sont activement tournées vers la construction de ports fluviaux locaux. Les ports yangziens situés en aval de Nankin comptent au total 238 postes de mouillage d'une capacité de chargement et de déchargement supérieure à 10 000 t. En particulier, le tronçon de voies navigables construits entre Jiangyin et Nantong, long de 60 km,

concentre 160 postes de mouillage (dont la capacité de chargement et de déchargement est supérieure à dix milles tonnes). D'après une recherche menée par l'Université des finances de Shanghai, le delta du Yangzi est suréquipé en postes de mouillage de 10 000 t⁷²⁸. Au niveau du développement régional, cette construction excessive de postes d'amarrage représente un véritable gaspillage des ressources. Plus gravement, en l'absence de coopération entre les divers acteurs, les projets de construction du réseau de transport offrent un terrain favorable à la corruption et à la taxation abusive, ainsi qu'aux problèmes environnementaux, à la contestation sociale émanant de la base de la population, aux désaccords sur l'utilisation des terrains, et aux confrontations violentes entre administrations locales, entreprises et groupes sociaux⁷²⁹. Finalement, la réaction des divers acteurs impliqués dans la mise en place de la planification du réseau de transport ou touchés par ces répercussions constitue une sorte de mesure, permettant d'évaluer si la planification du réseau de transport est un succès ou un échec.

⁷²⁸ SUN Haiming et ZHAO Xiaolei, dir., *Changjiang jingjidai Quyū tongchou fazhan ji huangjin shuidao jianshe*, [Le développement régional et l'exploitation des ressources en eau dans le bassin du Yangzi], Shanghai, Shanghai caijin daxue chubanshe, 2006, pp. 218-260.

⁷²⁹ *Ibid.*

Conclusion du chapitre VII :

La capacité de transport qui reflète directement le niveau de développement économique du bassin du Yangzi est à la fois une conséquence de l'intensification de l'activité économique et une cause des différenciations économiques régionales. La mise en place de la planification du développement du réseau de transport révèle l'intention des autorités centrales et locales, qui veulent dans un processus de décentralisation économique à travers une action de réorganisation des liens de communication, restructurer un espace d'ensemble unifié et cohérent. Les analyses sur les projets de développements et leur mise en place nous permettent d'indiquer ce que sont précisément les trois principes qui définissent le développement du secteur du transport dans le bassin. Premièrement, l'organisation structurelle varie selon les caractéristiques régionales et locales, qui ont une répercussion intense sur la circulation des marchandises / personnes et le dispositif du réseau de transport ; ensuite, l'organisation du réseau de transport est fortement influencée par le contrôle politique national. Les stratégies de développement des régions de l'Ouest, de la politique rurale et des orientations à moyen et long termes pour le développement du pays ont également guidé à l'évidence l'extension du réseau de transport ; enfin, il faut souligner l'importance des motivations des dirigeants et bureaucrates des provinces, ainsi que de leurs partenaires (entreprises, associations), qui sont aussi les acteurs clés dans la définition des priorités et dans le choix des moyens de financement.

Aujourd'hui, le développement du réseau de transport, encouragé par les autorités chinoises, vient stimuler le trafic de marchandises et la circulation de personnes, ainsi que les relations socio-économiques entre les diverses villes riveraines yangziennes, contribuant à restructurer un nouveau maillage de transports à l'échelle de tout l'espace yangzien. À la fin de 2020, ce réseau de transport sera largement étoffé par le développement de nouvelles voies autoroutières, ferroviaires, fluviales, et de lignes aériennes, ce qui devrait contribuer à l'intégration économique du bassin du Yangzi en enclenchant un processus d'unification des foyers d'approvisionnement et des marchés de consommation.

Conclusion de la deuxième partie

Ces vingt dernières années d'évolution ont eu de profondes répercussions sur l'organisation spatiale du bassin du Yangzi. Les espaces urbains, et notamment la prédominance des grandes villes yangziennes et l'émergence des régions urbaines, sont devenus les instruments et les pivots essentiels des réorganisations spatiales du bassin. Quant aux espaces ruraux, leurs nouveaux modes d'attachement aux espaces urbains à travers la périurbanisation, la rurbanisation et l'industrialisation rurale permettent une modification des liens entre les espaces urbain et rural, et réduisent les risques d'éclatement et de marginalisation du monde rural. Cependant, au niveau du rééquilibrage territorial est-ouest du bassin, le grand dilemme entre le développement économique et l'égalité spatiale est toujours crucial en ce qu'il demeure inscrit au cœur de la problématique de l'aménagement du bassin du Yangzi.

Les politiques du développement territorial et les actions d'aménagement sont les moteurs de cette recomposition territoriale du bassin. Dans la vallée du Yangzi, c'est l'État central qui joue le rôle déterminant dans la décision, sa coopération avec les autres acteurs en matière de gestion régionale et d'organisation des espaces urbain et rural constitue un atout décisif pour l'aménagement de l'ensemble d'un bassin intégré.

TROISIÈME PARTIE

L'instrumentalisation du Yangzi et les recompositions territoriales : idéologie, discours et acteurs

Introduction de la troisième partie

En Chine, l'aménagement du territoire était jusqu'à très récemment un domaine réservé de l'État. La politique de déconcentration initiée au début des années 1980 marque un tournant, puisque désormais, hors l'État, de nouveaux acteurs sont sollicités pour mettre en œuvre l'aménagement du territoire. Dans cette troisième partie, nous analyserons les modalités de gestion de l'espace du bassin du Yangzi, en faisant ressortir l'implication de ces différents acteurs : acteurs politiques, acteurs économiques et acteurs associatifs.

Dans un premier temps, nous interrogerons le mode de gouvernance du bassin du Yangzi, en étudiant le mécanisme de délégation de gestion et de décentralisation que l'État met en œuvre pour permettre aux organismes régionaux et aux pouvoirs provinciaux et locaux de participer à l'aménagement du bassin du Yangzi. Face au défi des disparités socio-économiques, l'aménagement du bassin du Yangzi procède d'une coordination de l'État avec les autres acteurs politiques, économiques et associatifs, nous nous attacherons à démontrer en quoi ce nouveau mode de gouvernance est devenu un atout pour la poursuite de l'équité spatiale. Puis, nos études cibleront les structures et regroupements de divers acteurs (l'État central, les collectivités locales, les entreprises et les organisations non gouvernementales), et s'interrogeront sur la répartition de leurs compétences et responsabilités. L'étude des asymétries de pouvoir entre ces divers acteurs viendra clore cette partie.

Chapitre VIII : Nouvelle conception de la gouvernance et multiplication des acteurs œuvrant à l'aménagement du bassin du Yangzi

VIII.1. La convergence des pouvoirs et le nouveau mode de gouvernance pour le bassin du Yangzi

VIII.1.1. Le bassin du Yangzi, une gouvernance en transition

Au cours des ces trente dernières années, une série de réformes institutionnelles a permis une évolution du rôle de l'État chinois, des autorités locales et de leurs structures administratives publiques dans le contexte d'une économie de plus en plus axée sur le marché. À la veille de la réforme de 1978, prévaut un système de gouvernance⁷³⁰ issu de l'économie planifiée avec une structure d'institutions verticalement hiérarchisées et très imbriquées dans le domaine de l'administration, de la production et des services sociaux. Les autorités chinoises jettent les bases de la modernisation de la gestion du secteur public⁷³¹ (réforme de la fonction publique, réforme des unités de service public, lutte contre la corruption), des finances publiques (fiscalité, établissement du budget et des dépenses publiques), puis engagent un programme de réforme de la réglementation⁷³² (gestion des entreprises, politiques d'investissements, protection du travail, politique de la concurrence). Désormais, la reconfiguration de l'État et de ses structures de gouvernance vient soutenir le développement économique et l'établissement d'une « société harmonieuse » (*hexie shehui*) pour la Chine⁷³³.

Avec le lancement du projet de développement de la région économique du bassin du Yangzi en 1987, puis l'ancrage d'une « économie socialiste de marché » en 1992, la transformation du bassin du Yangzi d'un système hydrographique homogène en un véritable bassin économique diversifié est désormais admise, l'établissement d'une gouvernance du

⁷³⁰ Le terme de gouvernance est défini et entendu aujourd'hui de manières très diverses et parfois contradictoires. Pour la plupart de ceux qui, au sein du secteur public comme au sein du secteur privé, emploient le terme de gouvernance, ce mot désigne avant tout un mouvement de « décentrement » de la prise de décision, avec une multiplication des lieux et des acteurs impliqués dans cette décision. Il renvoie à la mise en place de nouveaux modes de régulation plus souples, fondés sur le partenariat entre différents acteurs. La recherche de la « bonne gouvernance » prônée par la Banque mondiale (1999) a pour but d'aboutir à la réussite des plans d'« ajustement structurel » qui recouvrent aussi bien la capacité du gouvernement à gérer efficacement ses ressources, à mettre en œuvre des politiques pertinentes, que le respect des citoyens et de l'État pour les institutions, ainsi que l'existence d'un contrôle démocratique sur les agents chargés de l'autorité. Source : « La Chine dans l'économie mondiale, la gouvernance en Chine », OECD Publishing, 2005, pp. 13-15 ; *Bank, World, Governance. The World Bank Perspective*, World Bank Publications, 1999, pp. 21-27.

⁷³¹ Le secteur public regroupe les entreprises d'État qui relèvent de la tutelle du gouvernement central pour les plus importantes, et de celle des autorités provinciales pour les autres, ainsi que les entreprises collectives, qui ne bénéficient pas d'un statut aussi privilégié et sont le plus souvent gérées par des cadres locaux, urbains ou ruraux. Source : BERGERE Marie-Claire, *op. cit.*, 2007, p. 114.

⁷³² Ce sont les mesures en vue de mettre en place un ensemble de règles, un système juridique, des procédures et des institutions crédibles propres à favoriser le fonctionnement de l'économie de marché. Les efforts accomplis récemment par la Chine permettent d'améliorer ses capacités en matière de réglementation et de bâtir un environnement réglementaire reposant sur la primauté du droit.

⁷³³ L'idée d'une « société harmonieuse » est présentée pour la première fois en 2003 lors de la troisième session plénière du Comité central issu du XVI^e congrès du PCC. Elle fait référence à un ordre socio-économique où tous les Chinois coexistent dans la paix et l'harmonie.

bassin est un outil d'accélération du développement économique et de réduction des inégalités spatiales. En tant qu'espace infra-étatique et supra-provincial, le bassin du Yangzi qui englobe neuf circonscriptions provinciales doit faire face à sa dislocation interne, ce qui représente le défi le plus crucial en termes de mise en place d'une gouvernance efficace.

Pour comprendre le mode de gouvernance de ce bassin versant, nous disposons de deux perspectives d'approches : la perspective administrative et la perspective sectorielle. La première approche met en lumière les progrès apportés par la décentralisation administrative⁷³⁴ dans le bassin. Néanmoins, certains problèmes subsistent encore dans des domaines tels que la fonction publique, la gestion des unités de service public, la réforme de la réglementation, l'établissement de la recette budgétaire et les structures organisationnelles des entités économiques.

Comme la plupart des bassins versants chinois, le bassin du Yangzi forme une unité supra-provinciale pour ce qui est de la gestion des ressources naturelles. Cela implique un mode de gouvernance spécifique, dicté par l'impératif de la gestion de l'eau pour l'ensemble du bassin. À cet effet, il existe une commission spéciale : la Commission des ressources en eau du Yangzi (CREY), qui dispose de peu de pouvoirs autonomes et fonctionne en coopération avec les départements hydrauliques distincts de chaque province. Par ailleurs, un autre mode de gouvernance qui concerne un secteur beaucoup plus vaste (tout spécifiquement la politique et l'administration publique) est imparti aux collectivités locales sous la tutelle de l'État central. Cette gestion en duo vient compliquer le mécanisme de la gouvernance au sein du bassin. De ce fait, la mise en place de la gouvernance du bassin exige, d'une part, dans le cadre de la décentralisation, d'assurer un développement économique plus équilibré entre l'État central et les autorités locales, en vue de favoriser une économie de marché ; d'autre part, que soient établis et mis à jour des mécanismes institutionnels et des réglementations qui devront s'adapter à l'échelle du bassin.

L'approche sectorielle, quant à elle, relève d'une dynamique économique et sociale. La pratique des actions publiques dans les différents domaines de la vie matérielle permet de mettre à l'épreuve le fonctionnement de la gouvernance dans différents secteurs. L'exemple du bassin du Yangzi souligne principalement les domaines d'action suivants : la redistribution

⁷³⁴ Après la réforme économique de 1978, la politique de décentralisation a entraîné progressivement cinq importantes réformes administratives (1982-1985, 1988, 1993, 1998 et 2003). Ces réformes sont intervenues au sein du gouvernement chinois tant au niveau central qu'au niveau local (seule la réforme de 1988 n'a touché que le niveau central, dont le Conseil des affaires d'État). Si la priorité était différente à chaque fois, ces réformes ont toutes servi quatre grands objectifs généraux : 1) redéfinir le rôle de l'État ; 2) modifier la structure organisationnelle de l'État ; 3) s'attaquer au problème des sureffectifs ; et 4) renforcer l'efficacité de l'action publique. Source : BERGERE Marie-Claire, *La Chine de 1949 à nos jours*, 3^e édition, Paris, Amand Colin, 2000, pp. 260-283.

des ressources naturelles, la recomposition de la structure productive, l'organisation de l'investissement, l'établissement des lois de concurrence et des droits de propriété, la réforme de la gestion des entreprises, l'organisation du secteur associatif, ainsi que la protection de l'environnement⁷³⁵.

VIII.1.2. Le défi de la gouvernance du bassin du Yangzi

Aujourd'hui, l'action combinée des différentes formes de pouvoir incarnées par l'État, les autorités locales, les entreprises et la société civile conduit à une recomposition spatiale du bassin du Yangzi. Entre ces divers acteurs, le rapport de force est déséquilibré et les intérêts poursuivis divergent souvent. Il faut ajouter à cela la répercussion de l'histoire, de la culture, de la tradition, ainsi que l'immensité du bassin : le mode de gouvernance actuel du bassin est fragile et marqué par une concurrence très vive entre les différentes forces de pouvoirs. Il est donc difficile d'identifier si la gouvernance du bassin est principalement le fait de l'État central, d'un organisme fonctionnant à l'échelle du bassin ou du gouvernement local à travers son alliance avec les entreprises.

L'organisation du service public du bassin du Yangzi : une gestion non concertée

La gestion actuelle du bassin du Yangzi est un héritage du système de gestion extrêmement centralisé de l'époque de l'économie planifiée. Ce modèle de gestion a pour objectif prioritaire de résoudre tous les problèmes en matière de développement économique en s'appuyant sur un pouvoir administratif hiérarchisé. Pour un espace aussi étendu que le bassin du Yangzi, la mise en place du modèle planifié a pour avantage de permettre l'aménagement du territoire dans toutes les collectivités, riches ou pauvres. Cependant, cette gestion circonscrite par la délimitation administrative suscite une césure fonctionnelle en termes d'unité du bassin en provoquant la concurrence anarchique entre les provinces, les régions, les municipalités et les départements ministériels de production.

Ainsi dans le cas du bassin du Yangzi, la gestion se fait-elle par domaine d'activité ciblé suivant une division du travail établie par l'État. Ces domaines sont chacun pris en charge par les différents départementaux ministériels : les ressources hydrauliques, la protection contre les inondations, l'environnement, l'urbanisation, la sylviculture, l'agriculture, la pêche, l'hydroélectricité, la navigation, le tourisme. Ce mode de gestion associé à un système administratif hiérarchisé va brouiller les responsabilités et les relations de tutelle, ce qui

⁷³⁵ SHEN Yufan, *Changjiang jingjidai touzi, fazhan he hezuo* [L'investissement, le développement et la coopération pour le corridor économique du Yangzi], Shanghai, Huadong shifan daxue chubanshe, pp. 21-24.

aboutit à des enchevêtrements de responsabilité car il est difficile de déterminer quelle autorité exerce son pouvoir sur les autres.

Suivant les études du WWF (*World Wildlife Fund* littéralement, «Fonds mondial pour la vie sauvage»), pour ce qui est du domaine de gestion des activités des eaux du bassin du Yangzi, la responsabilité est partagée entre neuf ministères différents : le ministère des Eaux contrôle les ressources hydrauliques ; le ministère de l'Environnement surveille les activités liées à la prévention et la protection contre la pollution ; le ministère de la Construction a en charge tous les travaux concernant l'approvisionnement et l'assainissement des eaux et le traitement des eaux usées ; le ministère de l'Agriculture participe à la lutte contre la pollution fluviale et la protection de l'environnement aquatique ; le ministère de la Sylviculture gère les zones humides et l'écosystème du bassin ; le ministère des Transports s'occupe du secteur du transport fluvial et contrôle les rejets polluants pour les navires ; le ministère de la Santé fixe la norme d'eau potable ; enfin, la Commission du développement et de réforme intervient directement dans l'établissement de la stratégie de développement et de la planification liées à l'exploitation du bassin du Yangzi⁷³⁶.

Aujourd'hui, la gouvernance du bassin du Yangzi est exercée de façon fractionnée. Treize départements ministériels se partagent la gestion du bassin. Dans la pratique, la participation et le rôle de ces institutions départementales pour ce qui est de la gouvernance du bassin et leur autorité de gestion procèdent directement d'une décision du Conseil des affaires d'État. Souvent, les organismes départementaux n'exercent leurs compétences que dans le cadre qui a leur a été assigné. Quatre catégories de problèmes ont ainsi été recensés : 1) un défaut de concertation entre des départements dont les compétences se recoupent, ce qui est un facteur d'inefficacité nuisant à la cohérence de l'action publique ; 2) une structure hiérarchique des institutions ne correspondant plus aux missions qui leur sont dévolues ; 3) un morcellement du pouvoir de décision ; 4) la coexistence d'institutions départementales et administratives dont la raison d'être ou les missions sont en contradiction⁷³⁷.

La pesanteur de la gestion sectorielle, la division administrative et la spécificité de la réglementation de chaque département ministériel suscitent un enchevêtrement gestionnaire dont se ressent le bassin du Yangzi. Cette gestion sans claire articulation entre les diverses institutions est issue de l'absence d'un mécanisme structurellement approprié au bassin. C'est une entrave au développement unifié du bassin du Yangzi. Ce mode de gestion fractionné

⁷³⁶ LÜ Zhongmei, *Tupo jiulong zhishui pingjing* [Les entraves au mode de gestion de l'eau], *Lixie shenghuo* [La vie en vert], no. 4, 2006, pp. 14-15.

⁷³⁷ CHEN Manxiang, *Zhongguo liuyu kaifa zhili de guanli yu tiaokong yanjiu* [Les recherches sur l'exploitation et la gestion des bassins versants chinois], Changsha, Hunan kexue jishu chubanshe, 2003, pp. 47-51.

entraîne sur place la présence de représentants subordonnés soit à l'État, soit aux gouvernements locaux : la gestion du bassin se traduit par des rapports hiérarchiques verticaux ou horizontaux, ce qui complique, malgré des collaborations sur le terrain, la tâche en l'absence de coordination réelle des efforts.

Les principaux moyens pour améliorer le service public du bassin

Aujourd'hui, face à cette entrave structurelle, il est nécessaire de repenser la gestion des lieux afin d'y améliorer le service public du bassin. Deux méthodes pourraient être mises en place : l'établissement de normes réglementaires publiques et la réforme institutionnelle de l'administration du bassin.

1) La déficience du système juridique

Avant la réforme économique, la mise en place de la gestion du bassin s'appuyait principalement sur la méthode administrative centralisée, tandis qu'après l'implantation de l'économie de marché en Chine, cette gestion évolue en recourant surtout aux mesures juridiques. À l'échelle de l'ensemble du bassin du Yangzi, « les lois sur l'eau » décrétées en 1988 ont eu une emprise effective sur la gestion des ressources en eau du bassin. En outre, pour renforcer le cadre juridique de la gestion du bassin, une série de lois et de réglementations promulguées par le Conseil des affaires d'État et les ministères concernés ont été mises en place, comme par exemple une charte de l'environnement ou des règlements sur la gestion des voies d'eau.⁷³⁸ Cependant, dans la pratique, l'enchevêtrement institutionnel et l'absence d'un mécanisme de gouvernance approprié à l'échelle du bassin engendrent l'inefficacité de la mise en place du dispositif judiciaire.

À titre d'exemple, les lois sur l'eau no. 1-12 du 29 août 2002 stipulent que « l'État sanctionne un double système de gestion des ressources en eau en s'appuyant à la fois sur les institutions du bassin et les instances administratives gouvernementales. Le Conseil des affaires d'État prend en charge la responsabilité de la gestion et le contrôle unifiés de l'ensemble des ressources en eau du pays. Le ministère des Eaux, subordonné au Conseil des affaires d'État se voit confier la mise en place de l'institution gestionnaire appropriée à chaque bassin versant. Circonsrite au territoire qu'elles gouvernent, les institutions du bassin disposent d'un pouvoir pour exercer leurs compétences dans les domaines suivants : la législation, la réglementation et l'administration, ainsi que la surveillance de leur mise en

⁷³⁸ Jusqu'au présent, la seule réglementation appropriée à l'échelle de l'ensemble du bassin du Yangzi est celle du « Règlement de la gestion des activités de l'exploitation des sables du Yangzi » décrété en 2001.

œuvre. Conformément aux directives du ministère des Eaux, les collectivités locales, lesquelles sont hiérarchiquement supérieures au niveau du district, se voient confier la gestion de leurs propres ressources en eau ». À la lecture de cette loi, des difficultés d'interprétation surgissent : le texte de la loi ne mentionne pas qui prédomine des institutions du bassin ou des collectivités locales en matière de gestion des ressources en eau. Ce flou juridique complique l'intervention des institutions gestionnaires, lorsqu'elles exercent leur contrôle et leur gestion sur les entités économiques et sociales du bassin. Ce système juridique imparfait engendre une discordance entre l'intérêt départemental, local et individuel, et le gaspillage des ressources en eaux devient de plus en plus fréquent.

En outre, en dépit de la délimitation par les textes officiels des compétences en matière de gestion de l'eau entre l'État, les collectivités locales et les entreprises, le doute persiste quant à leur interprétation. Cette question a été traitée dans la Constitution (promulguée en 1982 et révisée en 2004) et les « Lois de l'organisation des collectivités » (promulguées en 1979 et révisées 2004) en vigueur, mais les définitions proposées sont vagues, car les sphères de compétences ne sont pas nettement délimitées. Dans la pratique, le système juridique très « neuf » (si on le compare à celui des pays occidentaux) offre la possibilité d'assouplir la loi. La déficience du système judiciaire provoque des négociations pour ce qui est de l'application de la loi, au niveau local, les différents acteurs cherchent à en « discuter le prix ». Ainsi, malgré l'interventionnisme vertical de l'État vers l'administration, le gouvernement, les entreprises et les associations, les autorités locales ont une marge de manœuvre face aux décisions de l'autorité centrale, ce qui se ressent véritablement dans le bassin. Nous pouvons citer pour exemple la gestion du foncier dans le bassin du Yangzi. Suivant les lois chinoises, l'État est le propriétaire unique du sol. L'attribution des terres dépend d'une structure de gestion qui se compose de cinq échelons hiérarchisés : le Conseil des affaires d'État, le ministère des Ressources territoriales, le Bureau des ressources territoriales provincial, le Bureau municipal des ressources territoriales et le Bureau des ressources territoriales du district. Néanmoins, dans la pratique, ces sont les bureaux locaux qui jouent le rôle le plus déterminant en matière de planification territoriale, de vente et de cession de baux fonciers. Lorsque surgit un désaccord entre l'autorité centrale et locale, cette dernière peut adopter des moyens de négociation avec l'État, étant donné que dans la plupart des cas, pour ce qui est de l'utilisation du sol, l'autorité centrale a tendance à « laisser faire ».

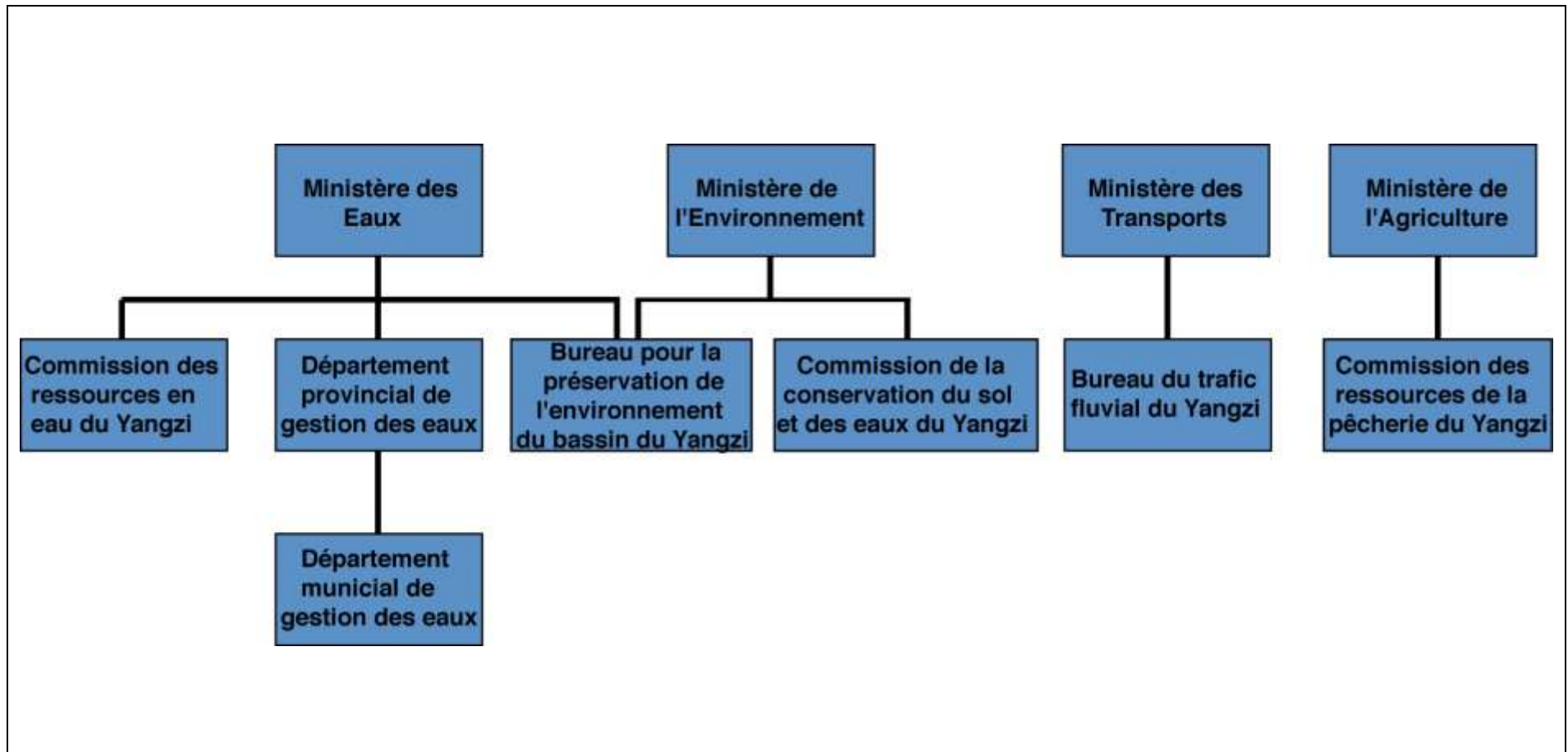
2) L'absence d'une institution gestionnaire unifiée adaptée à l'échelle du bassin

Si l'on se réfère aux expériences menées en matière d'exploitation des grands bassins versants du monde, le Rhin, le Mississippi, l'Amazone possèdent chacun leurs propres institutions indépendantes pour la gestion et le développement du bassin : la Commission internationale pour la protection du Rhin, La Commission du fleuve Mississippi, le Traité de la coopération amazonienne⁷³⁹. Pour ce qui est du bassin du Yangzi, la gouvernance sur un mode de gestion éclaté ne favorise pas la création d'une instance unifiée pour l'ensemble du bassin, puisque les institutions gestionnaires sont spécialisées dans des domaines très ciblés, aussi aucune d'entre elles ne peut prétendre jouer un rôle de pilotage pour tout le bassin.

Dans le domaine des ressources en eau, on compte déjà quatre organismes spécialisés à l'échelle du bassin : la Commission des ressources en eau du Yangzi, la Commission de la conservation du sol et des eaux, le Bureau du trafic fluvial du Yangzi, la Commission des ressources de la pêche du Yangzi.

⁷³⁹ XU Huihua et XIA Pengfei, « *Guowai liuyu guanli dui woguo de qishi* » [Les interprétations du mode de gestion des bassins versants étrangers], *Shui ziyuan fazhan yanjiu* [Recherche sur le développement des ressources en eau], no. 6, 2006, pp. 32-35.

Illustration 13 : Les différentes institutions pour la gestion des eaux du bassin du Yangzi



Sous la délégation de l'État, la Commission des ressources en eau du Yangzi (CREY)⁷⁴⁰ exerce le droit de gestion sur l'ensemble des ressources en eau du bassin du Yangzi. Officiellement, la commission dispose du pouvoir de contrôler l'exploitation des ressources en eau, de planifier l'aménagement du bassin et elle veille à la protection environnementale, la prévention contre les inondations, la préservation écologique du bassin du Yangzi. Jusqu'à aujourd'hui, la CREY a procédé quatre fois à l'établissement du Schéma directeur du bassin du Yangzi (1956, 1990, 1999 et 2010). La municipalité de Wuhan, où siège la CREY a beaucoup promu cette institution, afin qu'elle devienne l'institution gestionnaire la plus importante du bassin du Yangzi.

Cependant, dans la pratique, la CREY joue un rôle subsidiaire pour la gestion du bassin. D'abord, son statut, qui est celui d'un organisme détaché par le ministère des Eaux, en fait une unité de service public (*shiye danwei*)⁷⁴¹. Étant donné qu'elle ne bénéficie pas du statut d'instance administrative, elle ne peut pas prétendre à un droit de décision complet sur le traitement et la gestion des affaires concernant les ressources en eau du bassin. Son champ d'action en termes de contrôle et d'attribution sur les ressources en eau est strictement limité. Notamment, elle ne dispose d'aucune aide financière de la part de l'État, ni de la mise en œuvre de la politique préférentielle (*youhui zhengce*). Par conséquent, dans la pratique de l'aménagement du territoire du bassin, la CREY est exclue de toutes les opérations de concession d'exploitation et des activités de transaction pour le bassin. Par exemple, dans les travaux du barrage des Trois Gorges, elle n'est chargée que de l'élaboration de la planification pour la construction du barrage. Elle n'a aucun droit de regard pour ce qui est de la gestion économique, des investissements, et des problèmes sociaux (le déplacement des habitants, par exemple). Ces questions sont de la compétence exclusive et directe du Conseil des affaires de l'État. Effectivement, la CREY est une « commission sans commissaires »⁷⁴², l'absence de

⁷⁴⁰ La Commission des ressources en eau du Yangzi (CREY) est une institution dépendant du ministère des Eaux. Elle exerce un pouvoir de contrôle sur toutes les ressources en eau du bassin du Yangzi et du bassin du Mékong (trou chinois). Son siège central est implanté dans la ville de Wuhan.

⁷⁴¹ Les unités de service public (*shiye danwei*) (USP) sont les institutions soumises à la législation sur l'enregistrement et à la gestion des institutions non commerciales. Elles sont créées par le gouvernement et utilisent des fonds publics pour atteindre des objectifs scientifiques, éducatifs, culturels, de santé. Avant les réformes, les USP étaient détenues et gérées par l'État, et entièrement dépendantes des crédits qui leur étaient alloués sur le budget pour financer leurs activités. Après le lancement de la réforme des entreprises étatiques, pour faire face à l'accroissement de la demande et à l'insuffisance des crédits publics, des réformes ont été menées en vue de modifier le statut institutionnel des USP et de leur conférer plus de souplesse et d'autonomie en termes de financement, de comptabilité, de recrutement et de gestion. Pour diversifier leurs sources de financement, les USP ont « commercialisé » une partie de leurs services en développant en parallèle des activités commerciales sans lien direct avec leur finalité initiale. Elles sont plus proches du gouvernement que du monde associatif.

⁷⁴² HUANG Tingyi, *Changjiang liuyu guanli jigou yanjiu* [L'étude du système institutionnel du bassin du Yangzi], Chongqing, Édition de l'université normale de Chongqing, 2007, pp. 76-79.

coordination avec les collectivités locales, les entreprises et les associations amoindrit considérablement sa compétence en matière de délibération, de concertation et d'arbitrage. En l'absence d'un mode de fonctionnement unifié, l'intérêt de l'ensemble du bassin est souvent menacé, lorsqu'il se heurte à celui de l'État ou des collectivités.

Deuxièmement, la CREY ne dispose, jusqu'au présent, d'aucune loi ni règlement destinés à lui permettre une mise en œuvre de ses compétences dans le cadre de sa sphère d'attribution. Le manque de support législatif affaiblit la CREY, pour ce qui est de l'exercice du droit d'effectuer une gestion unifiée sur le bassin, ou de celui d'assurer la mise en place de la planification. Malgré un droit de gestion des ressources en eau sur le bassin délégué implicitement par le Conseil des affaires de l'État, en l'absence de garanties judiciaires, dans la pratique, il arrive très souvent que les gouvernements locaux s'emparent du pouvoir de la CREY.

Troisièmement, en l'absence d'une définition du champ d'intervention de la CREY, dans la pratique, cette institution intervient surtout dans le domaine de la recherche scientifique, l'expertise technique, ainsi que la mise en œuvre et la faisabilité de la planification. Ainsi, la CREY s'emploie beaucoup à la recherche scientifique à travers de grands projets tels que la construction du barrage des Trois Gorges, les travaux de dérivation des crues du fleuve Jin, elle mobilise un ensemble d'équipes composées surtout de spécialistes tels que des urbanistes, des techniciens, des architectes, des ingénieurs, mais qui comptent très peu de gestionnaires et d'économistes⁷⁴³. Fondamentalement, la CREY n'est pas un organisme compétent pour la coordination économique du bassin, son champ d'action s'exerce plutôt en ce qui concerne la protection contre les inondations et la sécheresse, l'aménagement du lit du fleuve, le traitement des eaux usées et l'élaboration du schéma directeur. Ce sont les bureaux provinciaux et municipaux de la gestion des ressources en eau qui se chargent de la gestion administrative des eaux du Yangzi.

En somme, la CREY occupe une place minime dans les groupes gestionnaires du bassin du Yangzi. Le défaut d'un mécanisme adapté au bassin lui-même engendre des difficultés qui s'inscrivent au cœur du fonctionnement et de la gouvernance du bassin du Yangzi.

⁷⁴³ CHEN Manxiang, *op. cit.*, pp. 105.

3) La garantie de la gouvernance du bassin : l'établissement d'un mécanisme coordonné

Dans le bassin du Yangzi, les disparités économiques, la structure productive déséquilibrée, la segmentation provinciale résultent à des degrés divers de la déficience institutionnelle. L'exploitation excessive de l'industrie lourde et chimique (*heavy and chemical industry* (HCI)) est un cas représentatif du défaut de coordination entre les diverses institutions gestionnaires du bassin du Yangzi. Les statistiques fournies par la CREY démontrent que, en 2008, parmi les 21 326 entreprises chimiques implantées dans le pays, la moitié sont localisées dans le bassin du Yangzi⁷⁴⁴, ce qui témoigne d'une surcharge de l'industrie chimique du bassin. De plus, le bassin du Yangzi accueille actuellement une vingtaine de projets en cours de réalisation portant sur la création de nouvelles zones de développement de l'industrie chimique. Notamment, dans le delta du Yangzi, parmi les 20 grandes villes de plus de 200 000 d'habitants, 8 ont privilégié leur productivité dans l'industrie de la pétrochimie⁷⁴⁵. Face à ce genre de problème, ni la CREY, ni le ministère d'Environnement, ni les autorités provinciales ou municipales ne sont aptes à amener des solutions efficaces. Ainsi l'accumulation de telles contraintes – un développement sans concertation entre provinces riveraines, une structure productive fortement déséquilibrée et anarchique, un développement autocentré pour chaque province – souligne-t-elle la nécessité de mettre en place une instance de coordination à l'échelle du bassin du Yangzi.

Aujourd'hui, ce vide institutionnel est à ce point problématique qu'il est la question évoquée en priorité lorsque les chercheurs chinois se penchent sur la gestion unifiée des régions yangziennes. Certains organismes de recherche ont souligné l'extrême urgence à établir une « Commission de la coordination du développement économique du bassin du Yangzi », qui serait dirigée directement par le Conseil des affaires de l'État⁷⁴⁶. Visant une gouvernance plus efficace, ils ont formulé des suggestions en vue d'assouplir le découpage administratif et de donner moins de rigidité à l'« économie administrative » : réajustement de la division administrative, renforcement du macro-contrôle économique du haut vers le bas et de la coopération horizontale entre les collectivités locales. En outre, ils souhaitent

⁷⁴⁴ *Changjiang ji xinan heliu shuiziyuan gongbao* [Rapport pour les ressources en eau du Yangzi et des cours d'eau du Sud-Ouest de la Chine], Wuhan, Commission des ressources en eau du bassin du Yangzi, 2009, p. 131.

⁷⁴⁵ *Ibid.*, p. 132.

⁷⁴⁶ En 2011, l'Académie des sciences de Chine en association avec le WWF (Fonds mondial pour la nature) et la Banque de développement de Chine a publié le « Rapport sur le développement et la préservation du Yangzi », dans lequel l'établissement d'une Commission de la coordination du développement économique du bassin du Yangzi a été présenté comme propice au développement du bassin. Source : *Changjiang baohu yu fazhan baogao* [Rapport sur le développement et la préservation du Yangzi], Pékin, Kexue chubanshe, 2011, pp. 102-103.

l'unification de l'aménagement du territoire, du marché économique et de la protection environnementale à l'échelle de l'ensemble du bassin⁷⁴⁷.

Par ailleurs, la question relative à la mise en place d'une institution de coordination à l'échelle du bassin est mise en avant par l'association économique et technologique du Yangzi dans l'ouvrage *Les principales problématiques pour le développement économique unifié du bassin du Yangzi*. Les propositions émises portent sur la création d'une Commission de gestion du bassin du Yangzi, qui prendrait la responsabilité de décider et gérer intégralement l'ensemble des activités du bassin. Cette commission devrait intégrer des représentants des divers ministères, des gouvernements locaux, des entrepreneurs et des professionnels. La prise de décision par la méthode du vote a été suggérée, afin de coordonner les relations entre les différents acteurs et de rendre plus démocratique la gestion des affaires dans le bassin⁷⁴⁸.

Aujourd'hui, le bassin du Yangzi présente encore de nombreuses ressources inexploitées, que seul un aménagement unifié du bassin permettra de valoriser. Cependant, le mécanisme de la gouvernance actuellement mis en place dans le bassin reste encore très fragile tant au niveau organisationnel qu'au niveau budgétaire et réglementaire. Ce qui se traduit par le creusement des inégalités économiques et une dégradation de l'environnement. Les relations horizontales de région à région sont déséquilibrées, du fait de la coexistence de régions riches et de régions pauvres où les administrations sont peu performantes. Également, les difficultés que soulèvent les relations verticales entre l'autorité centrale et les instances locales font apparaître des dysfonctionnements dans les domaines de la redistribution des recettes fiscales et le bon fonctionnement de l'administration publique, et entraînent le protectionnisme et le favoritisme local⁷⁴⁹. Face à ces diverses tensions liées à la bureaucratie et aux segmentations provinciales, l'établissement d'« une bonne gouvernance » est consubstantielle à toute stratégie visant à relever les défis et à surmonter les difficultés auxquelles est confronté le bassin, afin d'assurer la diminution des inégalités économiques, la protection environnementale et la recherche d'une cohésion sociale.

⁷⁴⁷ *Changjiang fazhan he baohu baogao* [Rapport sur le développement et la préservation du Yangzi], Académie des sciences de Chine, 2012, pp. 28-56.

⁷⁴⁸ *Changjiang jingjida fazhan wenti yanjiu* [Les principales problématiques pour développement économique unifié du bassin du Yangzi], Association économique et technologique du Yangzi, 2006, pp. 32-38.

⁷⁴⁹ Il s'agit de situations où les dirigeants locaux cherchent avant tout à développer l'économie locale et à protéger l'emploi en utilisant des moyens illégaux pour contourner les politiques édictées à l'échelle nationale.

Tableau 55 : Typologie des pouvoirs et de leurs rayonnements territoriaux

	Pouvoirs de l'État central	Pouvoirs du bassin	Pouvoirs régionaux		Pouvoirs locaux
			infra-bassin/supra-provinciaux/(inter-municipaux)	provinciaux	
Institutions	- organes centraux de l'État - organes centraux du PC - entreprises d'État	- Commission des ressources en eau du bassin du Yangzi	- région urbaine - l'Ouest	- organes provinciaux - organes du PC	- villes - districts - bourgs - villages - firmes industrielles
Vocation territoriale	- unité du pays - aménagement du territoire de la Chine	- la gestion des ressources en eaux du Yangzi	Polarisation et mise en valeur de l'espace régional		Développement local
Territoires sous tutelles	- État-nation - nationalités minoritaires - l'Ouest	- bassin du Yangzi	- villes encadrées dans le projet de développement de la région urbaine ou le projet de développement de l'Ouest	- provinces	- collectivités locales

Source : D'après SANJUAN Thierry, « La Chine en recomposition : pouvoirs territoriaux, dynamiques urbaines et globalisation », sous la direction de Jean-Louis Chaléard, Habilitation à diriger des recherches : Géographie : Paris I : 2004, p. 206.

VIII.2. Les répercussions de la réforme institutionnelle et la multiplication des acteurs

VIII.2.1. Les effets de la réforme institutionnelle

Au sommet de l'édifice institutionnel, l'État chinois représente le cœur du pouvoir et il est considéré depuis longtemps comme un régime autoritaire. Depuis 1978, les politiques de réforme et d'ouverture (*gaige yu kaifang*) permettent une amélioration institutionnelle sous l'impulsion de trois actions : la mise en place de l'économie de marché la décentralisation et la mondialisation. De ces évolutions, qui progressivement gagnent le sein des institutions chinoises, résultent trois effets majeurs : le renforcement du pouvoir local, la privatisation et la liberté relative des activités sociales⁷⁵⁰.

⁷⁵⁰ NEE V. A., « Theory of market transition : from redistribution to markets in state socialism », *American Sociological Review*, no. 54, 1989, pp. 663-681 ; OI J. C., « The role of the local state in China's transitional economy », *China's Quarterly*, no. 144, 1995, pp. 1332-1149 ; WEI Yehua Dennis, « Decentralization, Marketization and Globalization : the Triple Processes Underlying Regional Development in China », *Asian Geographer*, no. 20, 2001, pp. 7-23.

1) la réforme fiscale et le renouveau du système d'investissement permettent aux autorités locales de disposer de leur propre budget et de partager désormais leurs recettes fiscales avec l'État central. En outre, une autonomisation en termes de pouvoir de décision économique indépendante est largement mise en place pour les gouvernements locaux ;

2) la réforme du droit de propriété (étatique / privé) permet l'émergence d'une économie qui ne relève plus exclusivement de la propriété d'État. Ainsi la privatisation du droit de propriété vient-elle modifier le mode de gestion de l'économie planifiée que la Chine avait adopté depuis les années 1950 ;

3) la réforme sociale permet l'émergence des organisations non gouvernementales dans la société. Aujourd'hui, malgré leurs limites et faiblesses, leurs activités véhiculent des influences sociales non négligeables.

Ce courant de réformes a profondément modifié les caractéristiques socio-politiques du bassin du Yangzi. Dans l'intention de réduire les inégalités économiques et géographiques, l'action d'aménagement du territoire stimule une politique qui permet à la fois de mettre à l'épreuve la gouvernance du bassin et de la perfectionner. Dans le cadre d'une « planification » désormais « ascendante », par rapport à celle de l'époque maoïste, qui jadis, ne relevait que du commandement de l'État central, aujourd'hui, le bassin du Yangzi s'ouvre aux nouveaux acteurs de l'aménagement : les autorités locales, les groupes d'entreprises modernes, voire les organisations sociales, qui ne sont reconnues en Chine qu'à partir de 1988. Les activités et les comportements de ces divers acteurs pèsent de plus en plus face aux décisions de l'État, entraînant une redistribution du pouvoir et une recomposition spatiale au sein du bassin du Yangzi.

VIII.2.2. L'État : l'autorité de commandement

La redéfinition du rôle de l'État et l'évaluation de sa place sur le plan organisationnel

1) Le processus de la politique de décentralisation

Conformément à la politique de réforme et d'ouverture, le développement économique conduit logiquement à une politique de décentralisation qui se traduit par une volonté de l'État central de donner une marge d'autonomie et un certain nombre de compétences à ses services déconcentrés (les collectivités locales des provinces, celles des municipalités et des districts et les entreprises étatiques, collectives et non commerciales (*shiye danwei*)) en vue d'adopter une gouvernance moderne et surtout de répondre aux besoins de l'économie de marché

Dans le bassin du Yangzi, cette décentralisation administrative conduit à un dynamisme sans précédent des activités économiques qui influent et modifient l'espace du bassin. Nous pouvons identifier les principales actions de cette dynamique issues des transferts des pouvoirs : 1) la délégation du pouvoir économique aux gouvernements locaux et aux entreprises publiques suite à plusieurs politiques successives de décentralisation (1982, 1988, 1993, 1998, 2003). Ce processus stimule l'initiative du développement économique de collectivités locales ; 2) des réformes fiscales (1980, 1994⁷⁵¹, 2004) permettent aux autorités locales et aux entreprises de ne plus dépendre uniquement des financements alloués par l'État ; 3) la création de zones économiques macro-régionales (le delta du Yangzi 1985) et la redistribution de la structure productive du bassin (la construction du couloir économique du Yangzi 1987) ; 4) l'établissement de directives politiques spécifiques au développement économique de certaines régions stratégiques⁷⁵² ; 5) l'ajustement de l'administration territoriale (modification de la superficie des entités administratives, attribution d'un statut urbain pour les districts nouvellement créés et transfert du pouvoir administratif d'un centre vers un autre) sert à modifier et à réorienter le pouvoir régional. Centrés sur l'économie de marché, tous ces processus sont réalisés d'une manière relativement souple par rapport à l'économie planifiée. La redistribution du pouvoir économique entre l'État central, les autorités locales et les autres partenaires économiques permet un développement économique accéléré sur le territoire du bassin du Yangzi.

2) Le renouvellement du pouvoir central

La mise en place de cette politique de déconcentration entamée dès 1982 a pour résultat de rendre plus souple le contrôle sur l'économie nationale et sur la structure de l'organisation administrative. Cependant, au niveau des diverses autorités locales, du fait des comportements traditionnels hérités de l'économie planifiée et du caractère essentiel de la concentration de la richesse de l'économie capitaliste, la politique de décentralisation s'est accompagnée d'effets pervers, provoqués par un abus de pouvoir des autorités locales, tels que le protectionnisme

⁷⁵¹ En favorisant l'État central en matière de répartition fiscale et d'imposition, la réforme fiscale de 1994 se distingue de celles de 1980 et 2004, en ce qu'elle vise à remédier à la très faible part des ressources de l'État dans le PIB chinois et à son incapacité à exercer son contrôle budgétaire sur les administrations locales.

⁷⁵² Il s'agit de la création de la Nouvelle Zone de Pudong à Shanghai en 1990, de l'ouverture de ports fluviaux yangziens en 1992 : Huangshi, Wuhan, Yichang, Yueyang, Chongqing, Fuling et Wanzhou ; de la création de la Zone économique ouverte de la région des Trois Gorges en 1994 ; de la création de la municipalité de rang provincial de Chongqing en 1997 ; du lancement de la politique de développement de l'Ouest en 2000 et du redressement du Centre en 2002 ; et de l'urbanisation à l'échelle régionale (région urbaine du delta du Yangzi, région urbaine de Changsha-Zhuzhou-Xiangtan, région urbaine de Wuhan et région urbaine de Chongqing-Chengdu).

local aveugle, l'aggravation des disparités économiques, la concurrence désordonnée en l'absence de coordination entre les territoires voisins et la corruption de plus en plus généralisée. Ainsi un nouveau mode de contrôle économique indulgent voit-il le jour, avec une intervention désormais indirecte de l'autorité centrale, en vue de maintenir son pouvoir de commandement, pour superviser les affaires locales par le biais du macro-contrôle économique et des directives politiques (*zhengce zhili*).

Compte tenu que le contrôle de l'État central n'est plus aussi directif qu'à l'époque de l'économie planifiée, où il était l'unique acteur décisionnel fixant les objectifs de production par plans successifs, désormais, il lui incombe, pour concilier une politique de déconcentration avec un régime politique centralisé, d'adopter une série de nouvelles mesures gestionnaires. Dans le bassin du Yangzi, la mise en place de ce nouveau mode de gestion étatique nous permet d'identifier une évolution du rôle de l'État à travers les processus suivants :

A) le renforcement du pouvoir de surveillance des institutions. La mise en place d'institutions spécialisées (ministère des Eaux, Commission des ressources en eau du Yangzi, par exemple) qui dépendent du Conseil des affaires d'État facilite l'intervention de l'État dans des domaines spécialisés sans passer par les autorités locales. Dans la plupart des cas, notamment en ce qui concerne les grands projets (le barrage des Trois Gorges, le détournement d'une partie des eaux du Yangzi) ou des domaines plus spécifiques (protection de l'environnement, gestion de l'eau), la mise en place de ce mode de gestion permet d'éliminer en partie les interférences du protectionnisme local.

B) les outils de contrôle macro-économique. Le concept d'« économie socialiste de marché » défini par l'État chinois souligne l'importance du rôle de l'État. Ce dernier dispose du droit d'intervenir directement dans l'économie nationale en vue de la contrôler et la régulariser. Avec comme objectif principal d'encourager la croissance économique nationale, le contrôle macro-économique chinois vise à stabiliser la productivité nationale, à prendre des mesures préventives contre l'inflation monétaire, à créer des emplois et à doter le pays d'une structure productive plus équilibrée, donc compétitive⁷⁵³. Pour ce faire, les mesures prises par l'État sont en général basées sur une mainmise de l'économie, de la législation et de l'administration, ce qui permet de renouveler les politiques des recettes fiscales, de fixation des prix, de crédit et de taux de change. Dans le bassin du Yangzi, la mise en place du

⁷⁵³ HU Zucui et LIU Duanrui, *Shehui fazhan hongguan tiaokong : lilun shijian chuanxin* [Le contrôle macro-économique et le développement social : théorie, pratique et innovation], Pékin, Zhongguo shichang chubanshe, 2009, p. 11.

nouveau système fiscal en 1995 (transformer les impôts sur la production en impôts sur la consommation par exemple) et les politiques de rééquilibrage économique (exploitation des régions sous-développées du haut Yangzi, politique de l'assistance mutuelle et de la coopération entre régions riches et régions pauvres (le Zhejiang aide le Sichuan, Shanghai aide le Yunnan⁷⁵⁴)) ont conduit à réaffirmer le rôle de l'État.

C) le renforcement du système législatif institutionnel. Par le biais de la promulgation de décrets, l'État peut intervenir pour remédier au flottement provoqué par la politique de décentralisation. Aujourd'hui, l'« économie administrative » (*xingzhengqu jingji*) et le protectionnisme local provoquent une concurrence économique anarchique entre les différentes collectivités locales et les autorités locales sont incapables de se réguler par elles-mêmes. En outre, l'intervention de l'État et la mise en place d'un système juridique efficace sont également souhaitables pour la protection de l'environnement, du patrimoine et des ressources naturelles. L'État doit être plus présent en renforçant la mise en place des réglementations afin de mieux protéger le bassin du Yangzi.

D) l'action d'aménagement du territoire. À travers la généralisation de l'urbanisation, la mise en place de politiques spécifiques destinées à des régions stratégiques (telle que le delta du Yangzi ou les municipalités de Changsha-Zhuzhou-Xiangtan), le réajustement de la division administrative, la mise en place des grands projets nationaux (le barrage des Trois Gorges) et la construction de zones économiques macro-régionales (le delta du Yangzi, le corridor économique du Yangzi par exemple), l'État contribue à rétablir une structure de productivité plus adaptée à l'échelle de l'ensemble du bassin du Yangzi, en vue de rééquilibrer la balance économique du bassin.

E) la propagation d'une technologie de pointe. Suivant la stratégie qui vise à « développer le pays en s'appuyant sur la voie scientifique et pédagogique » (*kejiao xingguo*)⁷⁵⁵, l'État incorpore le développement des universités et des instituts de recherches dans son plan de modernisation. Dans le bassin du Yangzi, les municipalités de Shanghai et Wuhan occupent respectivement la deuxième et la troisième position nationale en termes de nombre d'universités chinoises⁷⁵⁶ (juste derrière Pékin). Également, l'État contribue à allouer des fonds spéciaux en vue de développer la recherche dans le domaine des technologies de pointe, de créer un système de base des données scientifiques et de vulgariser les activités de forums

⁷⁵⁴ Chen Manxiang, *op. cit.*, p. 119.

⁷⁵⁵ Cette stratégie est annoncée tout d'abord en 1977 par Deng Xiaoping à l'occasion d'une conférence portant sur la science et l'éducation. Elle relève de la ligne idéologique de Deng Xiaoping et du Parti communiste chinois.

⁷⁵⁶ *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine 2009], *op. cit.*

ou de colloques scientifiques. En outre, le transfert de technologies modernes des régions riches vers les régions pauvres est très encouragé par l'État. En 2009, Shanghai a transféré près de deux cents projets de nouvelles technologies aux villes situées sur les cours moyen et supérieur du Yangzi⁷⁵⁷.

F) la sensibilisation au développement durable. L'État central doit se préoccuper de plus en plus des contraintes environnementales et du développement durable, tandis que les autres intervenants économiques sont tenus par la poursuite d'intérêts plus pragmatiques et à court terme. L'État ne doit pas négliger le long terme en vue d'assurer une continuité tant au niveau de la croissance économique que pour conforter son pouvoir de commandement. Ainsi, pour l'État, une perspective à long terme est plus avantageuse que l'intérêt immédiat. Face aux défis tels que l'épuisement des ressources naturelles et la dégradation de l'environnement, le concept du développement durable paraît dorénavant privilégié.

Le domaine réservé, garant du centralisme de l'État

Le processus de décentralisation fragilise doublement l'État : d'une part, en raison des disparités régionales croissantes et, d'autre part, du fait d'un renouveau des pouvoirs locaux. On observe notamment le renforcement du localisme dans des régions riches telles le delta du Yangzi et les grandes concentrations urbaines répandues dans le bassin (Shanghai, Nankin, Wuhan et Chongqing). Ainsi, afin de maintenir l'unité du pays et d'assurer la stabilité du régime en place, l'État doit-il surmonter les problèmes inhérents à la fragmentation du territoire. Face à cette situation, une hypothèse réactive pourrait se dessiner pour l'État : renforcer le pouvoir au sein du Parti communiste en mettant en place une politique de « recentralisation ».

En Chine, la redistribution des pouvoirs depuis l'État central vers les gouvernements locaux, s'appuyant sur la politique de « décentralisation », a été pratiquée presque uniquement dans le domaine administratif⁷⁵⁸. La déconcentration (terme plus pertinent pour l'évaluation de cette

⁷⁵⁷ *Shanghai chanye he xinxi fazhan baogao* [Rapport sur le développement sectoriel et de l'information de Shanghai], Shanghai, Shanghai kexue jishu wenxian chubanshe, 2009, p. 152.

⁷⁵⁸ Selon le professeur Dennis A. Rondinelli de l'Université du Wisconsin, et le professeur Echraf Ouedrago de l'Université de Laval, il existe quatre types principaux de décentralisation : 1) une décentralisation administrative (déconcentration) ; 2) une décentralisation fonctionnelle (délégation) ; 3) une décentralisation politique (dévolution) ; 4) une décentralisation structurelle (privatisation). En Chine, la mise en œuvre de la politique de décentralisation présente les caractéristiques suivantes : d'abord, les gouvernements central et local possèdent toujours la même Constitution ; puis, structurellement, les gouvernements locaux sont les entités administratives subordonnées qui représentent le gouvernement central, à travers le processus de décentralisation, ce dernier transfère certaines compétences décisionnelles et des responsabilités aux unités locales ; enfin, les dirigeants élus par le biais d'élections locales doivent se soumettre à la nomination de l'État central. Il s'agit donc d'une déconcentration qui est la forme de décentralisation la plus faible, puisque le transfert de

décentralisation) à laquelle on a assisté depuis les années 1980 s'est effectuée principalement dans les secteurs de l'administration publique, de la fiscalité, de la finance, de la culture et dans le domaine de l'investissement. L'application de la déconcentration est restée pour le moins limitée, tandis que celle de la réforme du régime politique n'a jamais été voulue par l'État.

La structure du régime politique que la Chine a adopté est organisée sur deux niveaux : le niveau supérieur se rapporte au domaine politique primordial dont relève la Constitution de l'État, la démocratie, le système législatif, le mode de scrutin ; et le niveau élémentaire (inférieur) concerne le domaine administratif, comme la gouvernance, le management public. En réalité, les réformes institutionnelles que la Chine a accomplies au cours de ces trente dernières années sont ressenties exclusivement au niveau élémentaire du régime politique, donc celui de l'administration⁷⁵⁹. Indubitablement, la réforme institutionnelle pour ce qui est de la forme de l'organisation du pouvoir n'est pas allée à l'essentiel, un décalage entre la réforme du régime politique et la réforme économique surgit d'emblée. En matière de politique et d'idéologie, les compétences restent largement concentrées à Pékin. Ainsi, après la déconcentration, en matière de gouvernance, l'État central conserve toujours la mainmise sur l'élaboration de la politique et de sa mise en œuvre (*zhengce zhili*). Ce qui rend la pratique de la « démocratie participative » (*canyushi minzhu*) difficilement envisageable. Il n'est donc pas compliqué de comprendre que ce mode de fonctionnement amène la Chine à une lourde incohérence entre le pouvoir et la société.

De surcroît, du fait que le régime politique chinois reste fondé sur un système de parti majeur dominant, le parti au pouvoir – le Parti communiste – occupe la place centrale dans l'organisation sociale, sa prépondérance constitue le pivot à tous les niveaux gouvernementaux et administratifs. D'une manière moins perceptible, à travers l'organisation hiérarchique interne des appareils de l'État et du Parti communiste, le pouvoir du parti peut continuer à s'insérer au sein des instances locales et des entreprises publiques, en excitant la rivalité ou la complémentarité entre les provinces, entre les villes, entre les entreprises afin de les contrôler ou de les instrumentaliser. Par conséquent, le pouvoir de l'appareil politique reste encore puissant même après la décentralisation du pouvoir administratif.

compétences n'a lieu qu'à l'intérieur de la hiérarchie de l'État central. Source : RONDINELLI Dennis A., *Development administration and U.S. Foreign Aid Policy*, Boulder, L. Rienner Publishers, 1987, p. 103.

⁷⁵⁹ « La Chine dans l'économie mondiale, la gouvernance en Chine », *op. cit.*, pp. 27-28.

La politique d'aménagement du territoire : un vecteur de la recentralisation

Cependant, le transfert de certains pouvoirs de l'État vers les autorités subordonnées s'accompagne d'effets pervers non désirés, notamment en matière économique, administrative et judiciaire : aggravation des disparités régionales, entrave de l'« économie administrative » et protectionnisme local. Aussi après avoir délégué des pouvoirs trop étendus aux autorités locales ou à des organismes indépendants, l'État central cherche à réaffirmer son pouvoir dans un cadre de flexibilité et de performance. Depuis les années 1990, l'État central a pris acte de la nécessité d'une « recentralisation ». Il lui faut repenser des stratégies afin de réaffirmer sa suprématie à la tête du pays le plus peuplé du monde en recourant à la méthode de l'aménagement du territoire.

Depuis le début des années 1990, les projets d'aménagement du territoire à l'échelle nationale ont été multipliés par deux, en vue de redonner au pays une cohérence territoriale. Un des plus importants projets est celui de l'aménagement du bassin du Yangzi qui débute en 1987, et contribue à diffuser la puissance économique de Shanghai vers l'intérieur du pays. Il en découle une série de grands travaux nationaux : la création de la zone franche de Pudong à l'est de Shanghai (1990), l'ouverture des villes riveraines du Yangzi (1992), la construction du barrage des Trois Gorges (1992-2009), l'exploitation des régions occidentales enclavées (depuis 2000), le redressement des régions centrales sous-développées (depuis 2002), la dérivation d'une partie des eaux du Yangzi vers le nord de la Chine (depuis 2004) et les projets de développement d'une série de régions urbaines.

Fondamentalement, c'est l'État central qui décide d'initier ces divers projets d'aménagement afin de rééquilibrer le territoire du pays. L'exemple du barrage des Trois Gorges est un cas représentatif. Malgré des forces d'opposition très vives contre la construction du barrage, provenant de la pression internationale ou locale, et animées par des revendications environnementales et sociales, le projet a été maintenu avec obstination, sous l'égide d'un État fort. C'est pourquoi le Comité pour la construction du barrage des Trois Gorges et la Société pour le développement du projet des Trois Gorges sont exclusivement dirigés par le Conseil des affaires d'État, qui exerce un contrôle direct sur tous les travaux, les investissements, les réglementations, ainsi que les répercussions sociales, tandis que la Commission des ressources en eau du Yangzi n'a en charge que l'établissement des plans du barrage. La gestion des questions de haut niveau (financières, sociales, administratives) restant du domaine de l'État.

Dans la pratique, la mise en œuvre des stratégies territoriales n'est possible que dans la mesure où l'État demeure le pouvoir suprême et persiste dans sa montée en puissance. Seul

l'État peut financer et organiser des projets stratégiques à l'échelle du pays. Quant aux gouvernements locaux, ils n'ont pas suffisamment de moyens tant au niveau du financement que de leur capacité d'organisation. En outre, tous les grands projets étatiques tirent leur origine des projets ambitieux des années 1950 et sont marqués par de fortes caractéristiques relevant du communisme et de l'autoritarisme. Aujourd'hui encore, la tendance persiste, et malgré la décentralisation, le pouvoir de l'État central chinois demeure à la source de tous les grands projets nationaux.

Enfin, les actions d'aménagement du bassin du Yangzi ont une teneur idéologique dont les facettes sont les suivantes : promouvoir le développement économique en consolidant l'unité du pays, valoriser l'unité du pays à travers le patriotisme et porter la puissance de la nation chinoise sur le devant de la scène internationale. Ainsi le grand projet d'aménagement du bassin du Yangzi mené par l'État répond-il à une volonté d'instrumentaliser un fleuve voire un espace, en vue de consolider la position dominante de l'appareil d'État. Ce dernier est donc le plus grand mobilisateur dans l'action d'aménagement du territoire du pays. Ses agissements, sa politique, ainsi que sa suprématie, confortent sa légitimité de sorte qu'il demeure incontournable dans l'organisation de l'espace comme dans le contrôle du pouvoir en Chine.

VIII.2.3. Le double statut du gouvernement local : gestionnaire et exécutant

Le pouvoir central chinois est déterminant pour l'aménagement du bassin du Yangzi, mais en tant qu'acteur «commanditaire ». L'interventionnisme de l'État est à l'évidence positif dans son action d'aménagement du territoire et de désenclavement des terres intérieures. Cependant, pour en assurer l'efficacité, l'État central doit pouvoir s'appuyer sur les forces de coopération locales que sont ses représentants territoriaux – les gouvernements locaux – dans un objectif d'unité territoriale. C'est désormais à l'échelle «infra » que l'on privilégie l'action d'aménagement. Les autorités locales sont poussées par l'État à devenir des acteurs à la fois gestionnaires et exécuteurs.

Dans le bassin du Yangzi, les gouvernements de divers échelons (provincial, municipal, de district) constituent un pouvoir complémentaire de celui de l'État central. Leur montée en puissance est née certainement grâce au transfert de compétences de l'État central aux collectivités territoriales sous la forme de la décentralisation administrative. Les autorités locales se sont vues investies de responsabilités et de prérogatives accrues en matière de pouvoir économique, elles bénéficient dorénavant d'une certaine autonomie de décision et peuvent établir leur propre budget sous la surveillance du représentant de l'État. Ainsi l'État confie-t-il aux acteurs opérationnels que sont les autorités locales de plus en plus de

responsabilités, en vue d'appuyer le projet d'aménagement du territoire du pays. Les diverses activités telles que la construction d'infrastructures, l'attraction d'investissements, l'urbanisation et l'extension du marché local se sont vues de plus en plus exercées par les autorités locales. Cependant, attirés par les intérêts économiques, les gouvernements locaux, en particulier ceux de niveau municipal et de district, ont dépassé leur fonction initiale d'administrateurs, en endossant de nouveaux rôles comme celui de « courtiers », de « mandataires » et d'« intermédiaires », ils interviennent dans les activités économiques locales et s'efforcent d'impulser le développement local.

Les effets de la déconcentration et de l'évolution du pouvoir des autorités locales

À partir de la mise en place de la politique de décentralisation dans les années 1980, la redistribution des ressources entre l'État central et les autorités locales a permis une autonomisation financière des gouvernements locaux, de l'échelon provincial et municipal jusqu'à celui du district (ou de l'arrondissement) et du bourg. En vue d'accélérer l'économie locale et notamment de préserver leurs propres intérêts, les autorités locales ont eu à intervenir dans la fixation des prix, la création d'entreprises et l'investissement des ressources locales accumulées sur leurs territoires. Ces divers processus conduisent à un renouvellement du rôle du gouvernement local qui devient, en effet, un véritable acteur économique dominant sur le marché en provoquant une recomposition radicale de l'organisation de l'espace.

En tant qu'acteur principal du dynamisme économique voulu par l'État, le gouvernement local a endossé, depuis la réforme économique de 1978, le rôle d'un acteur économique, tandis qu'auparavant, il se cantonnait à un rôle d'acteur administratif. Au cours de ces trente dernières années, marquées par la réforme fiscale de 1994, deux phases de transformations importantes du rôle du gouvernement local se dessinent : l'établissement d'« un gouvernement local managérial chargé du développement » (*fazhanxing difang zhengfu*) (1978-1994) et l'instauration d'« un gouvernement local entrepreneurial » (*chuanyexing difang zhengfu*) (1994-aujourd'hui)⁷⁶⁰.

⁷⁶⁰ HE Jiansu, LUO Zhengdong et ZHANG Jinxiang, *Tizhi zhuanxin yu zhongguo chengshi kongjian chonggou* [la réforme institutionnelle et la recomposition spatiale de l'urbain en Chine], Nankin, Dongnan daxue chubanshe, 2007, pp. 141-165.

1) Le principe d'un « gouvernement local managérial⁷⁶¹ »

Avant 1994, la réforme économique de la Chine s'appuyait principalement sur la décentralisation administrative. La délégation du pouvoir de contrôle de l'économie publique depuis l'État vers les autorités locales stimule l'initiative et la dynamique des gouvernements locaux quant à leur participation au développement économique local. Ceci se traduit notamment dans deux domaines : la remise en cause du droit foncier et une intervention directe dans les activités économiques.

Grâce à la décentralisation, l'autonomie économique gagne progressivement les différents échelons gouvernementaux locaux. Dans l'espace urbain, après la légitimation du « droit de l'utilisation de la propriété foncière » (*tudi shiyong quan*) par la Constitution de 1988, avec la propagation du système de l'utilisation foncière à titre onéreux (*tudi youchang shiyong zhidu*)⁷⁶², les autorités locales entreprennent d'imposer des taxes foncières à chaque utilisation du sol. À travers la vente ou le transfert du droit de bail, les gouvernements locaux réussissent à créer un marché foncier local. Puis, engendré par la revalorisation du foncier urbain, un mouvement de renouvellement urbain voit le jour. La délocalisation des usines vers l'espace périurbain et la commercialisation du logement conduisent à une hausse de la valeur du foncier urbain et sont bénéfiques au gouvernement local. En effet la commercialisation des ressources foncières permet aux collectivités locales une plus grande autonomie de fonctionnement.

Dans ce domaine, l'expérience de Shanghai souligne un progrès remarquable. En 1980, la part des investissements de l'État destinée au développement des infrastructures de Shanghai s'élevait à 47,50 %, tandis que le fonds propre du gouvernement local n'était que de 16,40 %. Cependant grâce à l'augmentation du prix du foncier, la situation est complètement renversée. En 1997, l'État ne participait plus qu'à hauteur de 2,8 %, alors que la part des investissements du gouvernement local se hissait à 52,40 %⁷⁶³.

De plus, à partir des années 1980, les gouvernements locaux en particulier ceux des districts et des bourgs ont joué un double rôle, à la fois d'agents d'affaires de l'intérêt national (*guojia liyi dailiren*) et d'« entrepreneur » à la recherche de leur intérêt personnel. Ils interviennent

⁷⁶¹ Cette notion renvoie à la pratique de management des entreprises par les autorités locales en vue d'impulser le développement économique local.

⁷⁶² Le développement progressif de l'économie de marché oblige à une reconnaissance de la valeur foncière. La loi relative à la gestion foncière votée en 1986 introduit un nouveau système d'« occupation payante ». Elle définit les notions de propriété et de concession qu'elle accorde aux entreprises privées pour exploiter le sol pendant une période de temps déterminée. Cette nouvelle politique permet aux collectivités urbaines d'établir un marché foncier et à l'État de conserver théoriquement la propriété du sol.

⁷⁶³ *Shanghai tongji nianjian* [Annuaire statistique de Shanghai], Shanghai, Bureau municipal des statistiques, 1981 et 1998.

directement dans les activités économiques locales par la création de conseils d'administration qui se superposent à leurs structures administratives. La gestion du personnel des collectivités locales ainsi que le mode d'évaluation des performances de ces collectivités sont empruntés aux techniques managériales de l'entreprise. En 1992, Jean C. Oi a qualifié cette gestion de « corporatisme du gouvernement local chinois » (*chinese local state corporatism*)⁷⁶⁴. Pendant cette période, la conduite économique du gouvernement local calque celle de l'entreprise. Dans le bassin du Yangzi, en dirigeant les entreprises collectives, les gouvernements locaux interviennent dans les activités économiques locales et participent directement à la production et à la gestion économique. Ce qui permet d'impulser un élan économique sans précédent au sein des entreprises rurales et de provoquer une accélération de l'urbanisation des petites villes et bourgs dans les régions ouvertes telles que le delta du Yangzi. Accompagnée d'un essor de l'industrialisation rurale, la réorganisation territoriale menée par le gouvernement local permet de multiplier le nombre de villes. En 1985, le bassin du Yangzi comptait au total 98 villes, mais ce chiffre a presque doublé en 1992 pour atteindre 169 villes⁷⁶⁵.

2) Les caractéristiques du « gouvernement entrepreneurial » et son emprise dans le bassin du Yangzi

Vers le milieu des années 1990, compte tenu de la mise en place véritable de l'« économie de marché socialiste » qui dépoussède le gouvernement local du pouvoir de contrôle direct du marché et des ressources, et compte tenu de la réforme fiscale de 1994 qui a pour conséquence d'interrompre les investissements de l'État destinés aux gouvernements locaux, ces derniers doivent désormais prendre la responsabilité de réaliser par eux-mêmes des investissements en vue d'assurer leurs ressources. Cet objectif désormais essentiel, devient une preuve de l'action méritoire du gouvernement local. Ainsi les gouvernements locaux ont-ils abandonné l'ancien modèle fonctionnel du « management des entreprises » (*jingying qiye*) en se lançant dans la phase de « management de la ville » (*city marketing*) (*jingying chengshi*), la poursuite de l'intérêt économique étant l'enjeu névralgique pour résoudre tous les problèmes liés aux contraintes de développement urbain⁷⁶⁶.

Progressivement étendu à l'ensemble du territoire chinois, l'engagement dans l'« économie de marché socialiste » renforce la décentralisation sectorielle en Chine et entraîne une

⁷⁶⁴ Oi Jean C., « Fiscal Reform and the Economic Foundation of Local State Corporatism in China », *World Politics*, no. 45, 1992, p. 32.

⁷⁶⁵ *Zhongguo tongjinianjian huibian* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine 2008], *op. cit.*

⁷⁶⁶ WU Fulong et ZHANG Jingxiang, « *Chengshi fazhan zhanlue guihua : toushi jingzheng huangjing zhongde defang zhengfu guanzhi* » [Planification pour le développement urbain : concurrence économique et gouvernance locale], *Renwen dili* [Géographie humaine], no. 19, 2004, pp. 26-28.

participation accrue des entreprises dans l'économie locale du fait de leur autonomisation progressive. En raison de la faible présence de la société civile et des organisations non gouvernementales, les collectivités locales sont dirigées exclusivement par la minorité des élites locales et par les entreprises les plus puissantes, ce qui conduit les gouvernements locaux à accéder au statut de «gouvernement entrepreneurial»⁷⁶⁷ (*chuanyexing zhengfu*) économiquement indépendant, et à disposer dorénavant d'intérêts et besoins économiques qui leur sont propres.

Avec la mise en place du macro-contrôle économique par l'État et la montée en puissance des entreprises, le «gouvernement entrepreneurial», afin de consolider sa place dominante dans le marché local, intervient dans les affaires des entreprises locales de manière discrète, à travers des méthodes telles que la prise de responsabilité de la gestion des entreprises, la redistribution de ressources, l'offre de services administratifs et le contrôle de l'investissement et du crédit. Ce processus amène les gouvernements locaux à se préoccuper de la croissance économique comme le ferait une entreprise. En outre, en vue de renforcer la mainmise sur les collectivités territoriales, les autorités locales cherchent à renforcer les caractéristiques autochtones du marché local en s'appuyant non seulement sur la politique publique et la structure sociale, mais aussi sur l'idéologie traditionnelle (l'exploitation familiale par exemple) et la culture locale. Ainsi, dans certaines collectivités locales, le mode de gestion, la gouvernance locale et la composition socio-économique ne procèdent-ils plus d'un mécanisme directif du «haut» vers le «bas», mais il s'agit plutôt de privilégier un mode de développement qui se nourrit du localisme. On peut citer pour exemple, dans la province du Zhejiang, la réussite du «socialisme scientifique» du village de Huaxi, l'ensemble de la localité fonctionne comme une entreprise⁷⁶⁸.

Aujourd'hui, le rôle «entrepreneurial» du gouvernement local influence surtout l'économie locale dans les domaines suivants : l'élaboration de la planification du développement local, l'édification de projets d'aides visant à stimuler la concurrence entre les entreprises, l'exploitation de nouvelles technologies, et l'amélioration des systèmes d'information et de communication du marché⁷⁶⁹. Afin de dynamiser l'économie locale et

⁷⁶⁷ Le terme de «gouvernement entrepreneurial» désigne essentiellement des comportements et des caractéristiques qui sont originaires du monde de l'entreprise – la poursuite des intérêts économiques, la prise de décisions et la mise en œuvre d'actions obéissant à l'intérêt personnel –, et qui sont adoptés désormais par les gouvernements locaux. Source : YING Jie et ZHANG Jingxiang, *Zhuanxingqi de zhongguo chengshi fazhan yu difang zhengfu qiyehua* [Le développement urbain et le gouvernement local entrepreneurial durant la phase de transition en Chine], *Chengshi wenti* [Problèmes urbains], no. 4, 2006, p. 28.

⁷⁶⁸ ZHOU Yi, *Huaxi village : Post-Collectivism in a Transitional Economy*, Hong Kong, Oxford University Press, 2006, 333 pages.

⁷⁶⁹ YING Jie et ZHANG Jingxiang, *op. cit.*, p. 30.

renforcer l'intensité de la concurrence locale, le double statut d'entité administrative et d'entité économique du gouvernement local le pousse vers un nouvel objectif : chercher non seulement à étendre l'emprise politique dans la collectivité territoriale mais aussi à maximiser les intérêts économiques locaux.

La généralisation de ce phénomène du «gouvernement local entrepreneurial » dans les provinces riveraines yangziennes permet une redistribution de l'espace urbain et une recomposition du secteur productif au sein du bassin. Ici, l'espace est devenu dorénavant comme un produit stratégique de développement économique. Souvent, en tant qu'alliés des entreprises et partant de leurs propres intentions et finalités, ce sont les gouvernements locaux qui déterminent l'utilisation du sol et la composition structurelle de la productivité locale. Aujourd'hui, dans le bassin du Yangzi, les intérêts économiques poursuivis par les gouvernements locaux autocentrés et non coordonnés entre eux suscitent l'adoption d'une structure productive semblable d'une région à l'autre. La construction en surnombre d'aéroports, de ports fluviaux et notamment de zones de développement industriel (*gongyeyuan*) qui provoquent un grand gaspillage de ressources, est issue de ce «gouvernement local entrepreneurial »⁷⁷⁰.

Le localisme et son emprise dans le bassin du Yangzi

Dans le bassin du Yangzi, la dévolution des responsabilités et des prérogatives en matière économique aux autorités locales permet aux gouvernements locaux d'accumuler un très important pouvoir économique. Bien que la plupart des nouvelles entreprises aient été établies par les autorités locales du gouvernement de canton ou de district, dans ces collectivités locales, la cellule économique de base n'est pas l'entreprise, mais le bureau d'administration local, qui est devenu quasi autonome grâce à la décentralisation.

En 1993, lorsqu'entre en vigueur une véritable économie de marché ce qui se traduit par un recul du contrôle exercé sur l'économie locale, les gouvernements locaux adoptent la méthode du localisme et du protectionnisme afin de maximiser leur profit économique par le biais d'une concurrence imparfaite. Le localisme n'est pas un phénomène nouveau dans le bassin du Yangzi, il tient en effet à des cultures politiques et administratives anciennes, où les cadres perpétuent des pratiques autarciques héritées de la tradition de développement autocentré du maoïsme. Dans la pratique, du fait de la faible présence de la société civile et des organisations non gouvernementales, les localismes s'affirment d'autant plus que les autorités

⁷⁷⁰ HE Jiansu, LUO Zhengdong et ZHANG Jinxiang, *op. cit.*, p. 160.

provinciales, tournées désormais vers l'entrepreneuriat, pèsent de plus en plus dans l'économie locale. Il ne s'agit pas d'un développement volontairement autocentré comme au cours des années 1960, mais d'un développement sans claire articulation avec les territoires voisins, lequel conduit parfois à un protectionnisme aveugle et à un mécanisme de choix économiques isolés sans concertation de province à province. Aussi entre les diverses autorités locales, une « guerre » des capitaux et des ressources se déploie comme entre les entreprises⁷⁷¹. Dans le bassin du Yangzi, les localismes au niveau de la province sont particulièrement forts entraînant l'apparition de trois phénomènes désorganiseurs :

1) le cloisonnement du marché régional. Il provoque la superposition du marché économique et de l'entité administrative sous la forme de l'« économie administrative » (*xingzhengqu jingji*), qui a l'inconvénient d'entraver la coopération régionale. En Chine, le contrôle de l'espace repose sur la division administrative et il en résulte un système de gestion territoriale monopolistique⁷⁷², qui favorise particulièrement le protectionnisme local. Cette « économie administrative » a deux caractéristiques spécifiques, conséquences du processus de la décentralisation administrative : d'une part, le marché local coïncide avec l'entité administrative, constituant une structure dure administrativo-économique efficace, ce qui permet d'assurer le mécanisme fonctionnel des activités économiques du gouvernement local ; d'autre part, afin de poursuivre l'intérêt économique, en s'appuyant sur cette structure duale, le gouvernement local intervient de façon informelle sur l'économie locale dans le but de protéger ses propres producteurs contre la concurrence des producteurs d'autres entités administratives, ce qui crée une barrière qui entrave l'économie régionale. À titre d'exemple, dans le bassin du Sichuan, sous contrôle de l'« économie administrative », la concurrence excessive entre le Sichuan et Chongqing entraîne un développement déséquilibré de l'industrie automobile. En 1997, après la séparation de Chongqing de la province du Sichuan, cette ville accède dorénavant au statut de municipalité de rang provincial, pendant huit ans, l'industrie automobile a presque disparu dans le Sichuan. À partir de 2005, le Sichuan a rejeté le projet de coopération avec Chongqing en matière de développement de l'industrie automobile, avec l'ambition de redresser son industrie automobile par ses propres moyens en recourant à l'importation de la technologie et des équipements de la compagnie Toyota. Jusqu'à présent, le résultat n'est pas satisfaisant. De même, parmi les 300 entreprises qui fournissent les pièces détachées à la fabrication automobile de Chang'an Motors de

⁷⁷¹ CHOU Baojiu, « *Chengshi jingying, Guanzhi he chengshi guihua biange* » [L'évolution du *city marketing*, de la gouvernance et de l'urbanisme], *Chengshi guihua* [Planification urbaine], no. 3, 2003, p. 48.

⁷⁷² LIU Xiaokang, « *Xingzhengqu jingji gainian zai tantao* » [Réflexion sur la notion de l'« économie administrative »], *Zhongguo xingzhen* [Administration chinoise], no. 3, 2010, p. 47.

Chongqing, la moitié d'entre elles sont des entreprises locales de Chongqing, et pour l'autre moitié, elles sont implantées dans le Zhejiang, aucune entreprise du Sichuan n'a été sollicitée⁷⁷³. Ce type de concurrence se développe de plus en plus entre le Sichuan et Chongqing notamment dans le domaine de la finance, de l'information, de l'éducation, du commerce, du tourisme et des services, ce qui entraîne un fort gaspillage des ressources naturelles et humaines pour le Sichuan et Chongqing.

2) une dégradation de la structure productive et de la répartition des ressources du bassin. Une dévolution de pouvoirs excessifs aux collectivités locales du fait de la décentralisation offre aux collectivités locales la possibilité de contrôler l'économie de l'ensemble de leur territoire, ainsi que leurs ressources présentes, néanmoins des contraintes sont apparues. À titre d'exemple, dans le delta du Yangzi, les grands projets d'aménagement de certains sites publics à Shanghai ont dans un premier temps fait naître pour certaines villes situées à proximité, l'espoir de recueillir en partie les fruits de ces travaux. On peut citer comme exemple de ces travaux : le démantèlement de l'aérogare de Hongqiao à Nantong, l'implantation d'un port profond (le projet de Yangshan (Shanghai) l'a emporté sur celui de Zhoushan (Ningbo)) et la transplantation de 4 000 entreprises dans le Jiangsu et le Zhejiang en raison de la construction du site de l'Exposition universelle de 2010. Cependant, fait inattendu, Shanghai a capté toutes les retombées économiques de ces travaux. Ce type de développement économique local, qui est fondé sur une forte pression du localisme, suscite non seulement des contraintes économiques, mais aussi des inquiétudes sociales et environnementales. Les désaccords en termes d'environnement, de pollution, de structure productive dans la région du lac Tai, que se disputent la province du Jiangsu et Zhejiang, révèlent un conflit régional dû au protectionnisme local. Dans le bassin du Yangzi, si le localisme n'est pas la cause majeure des disparités économiques et géographiques du bassin, il est l'une des principales causes de leur aggravation tant au niveau local qu'au niveau régional. Issus du localisme, l'étalement urbain continu et le gaspillage foncier, qui relèvent de la création excessive de zones de développement économique (*kaifagu*), créent autant de contraintes entravant l'organisation structurelle de l'espace du bassin.

3) les freins à la mise en œuvre effective des politiques centrales. L'équité et la concurrence sont les deux critères fondamentaux réclamés par l'économie de marché. Cependant, l'économie de proximité créée par le localisme favorise une répartition plus directe des

⁷⁷³ Liu Wei et Yang Gang, « *Chongqing jingkaiku qiche zhizao chanye xunhuan jingji de fazhan silu* » [Recherche sur le développement de l'économie circulaire dans le secteur de l'industrie automobile dans les zones de développement économique et technologique de Chongqing], *Chongqing keji xueyuan xuebao* [Journal de l'Université des sciences et des technologies de Chongqing], no. 6, 2009, pp. 17-18.

richesses produites en s'appuyant sur une concurrence imparfaite. Le localisme n'est donc pas compatible avec une économie de marché ouverte et régulée. Dans le bassin du Yangzi, la croissance de la productivité actuelle découle en grande partie des entreprises non étatiques. Cependant, l'accès des entreprises aux financements privés, aux ressources foncières, aux investissements et à la mise en œuvre de projets dépend à la fois de la décision du gouvernement local et du macro-contrôle de l'État, ce qui fait naître des conflits d'intérêts. Dans le bassin du Yangzi, ces conflits pèsent sur le partage des recettes fiscales entre l'État et les collectivités locales et engendrent certains problèmes controversés relatifs à l'environnement et l'écologie.

De la région urbaine au corridor économique du bassin, vers un nouveau mode de coopération régionale

Dans la mesure où la réforme économique chinoise coïncide avec sa transition institutionnelle et avec la généralisation de la mondialisation, le circuit des capitaux amené par cette dernière provoque un environnement à la fois concurrentiel et coopératif pour le développement économique local. Préconisé par le gouvernement central et la société afin de diminuer l'impact négatif sur le territoire engendré par l'« économie administrative » et le protectionnisme local, dans le bassin du Yangzi, une série d'organisations et de mécanismes coopératifs régionaux sous forme d'association et d'alliance des gouvernements locaux a été mise en place du haut vers le bas.

À l'échelle réduite, la construction de régions urbaines telle que celle du delta du Yangzi, de Changsha-Zhuzhou-Xiangtang, de Wuhan, de Chengdu-Chongqing, ou de corridors économiques comme celui de Nanchang-Jiujiang et de l'Anhui tentent d'apporter une solution pour enrayer le localisme et le protectionnisme. À l'échelle de l'ensemble du bassin, la construction du corridor économique du bassin du Yangzi imposée par l'État permet de renforcer la coordination entre plusieurs provinces riveraines. Cette consolidation du bassin s'érige fondamentalement sur la coopération entre les provinces et entre les municipalités, ce qui amène à une prise de conscience de la nécessité d'aménager de façon concertée le bassin et permet d'améliorer les relations entre les collectivités à proximité. Néanmoins, étant donné le système administratif actuel du gouvernement chinois, le résultat de l'aménagement du bassin du Yangzi, et notamment la question liée à la recherche de l'équité spatiale, est fortement conditionné par le rôle que joue le gouvernement local. En effet, sa position intermédiaire entre l'État, les entreprises et les associations non gouvernementales tend à renforcer son rôle d'interface, et tout en s'acquittant des missions d'intérêt général qui lui sont

confiées par l'État, le gouvernement local s'associe aux entreprises dans la recherche d'intérêts et la satisfaction de besoins économiques qui lui sont propres. Ainsi la recherche de l'équité spatiale du bassin nécessite-t-elle un juste équilibre dans la prise de décision du gouvernement local entre la voie de la coopération régionale et la prise en compte des intérêts locaux.

VIII.2.4. La diversification des investisseurs et leurs projets économiques pour l'aménagement du bassin du Yangzi

La décentralisation économique : les entreprises au pouvoir

En principe, la décentralisation consiste en un transfert de pouvoirs de l'État vers des autorités subordonnées ou autonomes du secteur public, ou vers le secteur privé. Il existe plusieurs types de décentralisation en fonction de l'intensité de la délégation du pouvoir. En Chine, sous les impulsions de l'économie de marché et de la réforme institutionnelle, la politique de décentralisation s'exerce d'abord de manière verticale, par l'attribution de compétences d'exécution des tâches publiques (la responsabilité de la planification, de la gestion opérationnelle et, en partie, du financement d'infrastructures et de prestations) à des autorités situées à différents échelons mais à l'intérieur de la hiérarchie de l'État.

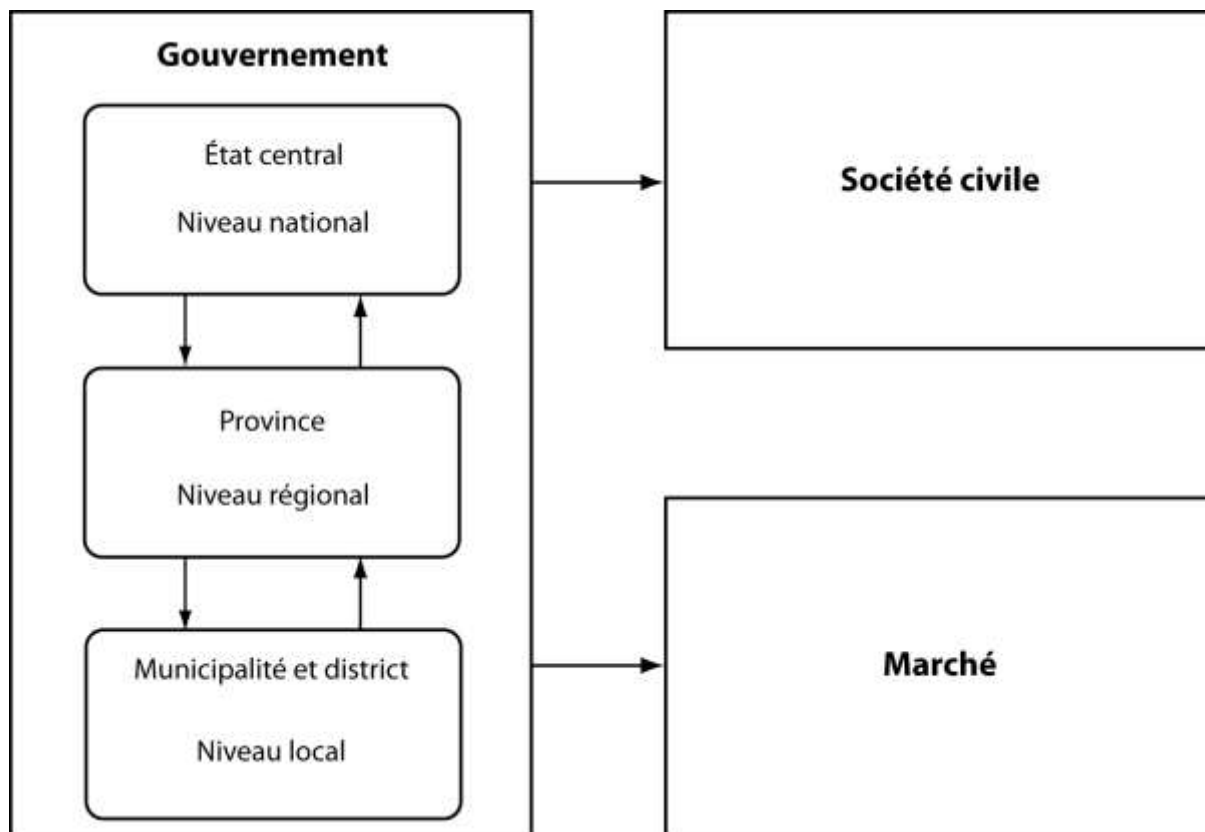
En outre, cette politique de décentralisation peut également s'exercer de manière horizontale grâce au transfert du contrôle des processus de décisions vers des entreprises commerciales⁷⁷⁴ ou vers des associations gouvernementales. Ce qui correspond à la décentralisation politique qui vise à une meilleure participation populaire au processus de décision politique. Bien évidemment, en Chine, la prise de décision politique par des autorités locales plus impliquées et responsables qui seraient choisies par des électeurs au lieu de l'autorité centrale est encore très loin de voir le jour. Mais la délégation de certaines compétences décisionnelles au marché et à la société civile, à travers les entreprises collectives ou privées et les associations à but non lucratif, a émergé quand bien même cette force serait vulnérable.

Ainsi les réformes économiques et institutionnelles permettent-elles au marché et à la société civile de s'ouvrir à de nouveaux acteurs tels que les entreprises commerciales, les institutions non commerciales (*shiye danwei*) et les associations non gouvernementales

⁷⁷⁴ Suivant la politique de décentralisation verticale, les entreprises du secteur public sont devenues des entités du marché économique indépendantes. Cependant, étant donné que l'État exerce un contrôle réel et contraignant par voie administrative, ces entreprises n'ont pas encore d'autonomie réelle. Source : CHOU Baojiu, *op. cit.*, p. 49.

(*shehui tuanti*). Leur implantation dans l'économie de marché constitue une assise non négligeable pour la recomposition sectorielle et la redistribution spatiale.

Illustration 14 : La structure de la décentralisation économique en Chine



Dans le bassin du Yangzi, grâce à la décentralisation, rapidement, le relâchement graduel du contrôle de l'État sur les entreprises publiques (étatiques ou collectives) a eu pour répercussions l'augmentation de leur productivité et le renforcement de l'économie du bassin. La décollectivisation entamée en Chine en 1978 a été mise en œuvre tout d'abord dans le bassin du Yangzi, précisément dans la province de l'Anhui⁷⁷⁵. Avec sa généralisation dans les campagnes, l'exploitation agricole redevient familiale et donc, de fait, privée. Quant au secteur industriel, il s'ouvre aux investisseurs collectifs, privés et étrangers avec la création de zones économiques spéciales (l'ouverture du delta du Yangzi en 1985 et l'ouverture des villes

⁷⁷⁵ Grâce à la propagation du « système de responsabilité contractuelle » (*chengbao zerenzhi*) liant la rémunération à la production, la mise en place dans la campagne de « contrats de production avec les familles » (*banchan daohu*) et de « contrats d'exploitation avec les familles » (*bangan daohu*) stimulent les paysans à monter leur entreprise familiale. Dans l'espace urbain, c'est le retour des *Zhiqing* (jeunes chinois instruits des villes envoyés autoritairement à la campagne entre 1968 et 1979) et l'insuffisance d'emplois urbains qui entraînent l'apparition de l'entreprise individuelle. Pour certains théoriciens officiels, c'est la décollectivisation de 1978, apparue pour la première fois à Xiaogang, dans la province de l'Anhui, qui a mené la Chine vers l'économie de marché. Source : Wang Xiangqian, dir., *Zhongguo nongcun gaige ershinian* [Vingt ans de réforme économique dans les campagnes chinoises], Shijiazhuang, Hebei renmin chubanshe, pp. 47-49.

capitales provinciales et des villes riveraines du bassin en 1992). Les réformes prennent la forme non pas d'une décentralisation des entreprises d'État, mais d'une libéralisation des entreprises collectives et d'une privatisation de l'économie au profit des sociétés privées, individuelles et étrangères.

La diversification des investisseurs : typologie des entreprises chinoises

Aujourd'hui, le système du droit de propriété chinois se décline sous trois formes distinctes. D'abord, comme les autres régimes socialistes, la Chine proclame deux formes d'appropriation des moyens de production : la propriété étatique, dite « du peuple entier », et la propriété collective. Puis, avec une économie qui tend de plus en plus vers un mode de fonctionnement capitaliste, la propriété chinoise connaît aussi une véritable « privatisation » depuis 1979. Dans le bassin du Yangzi, le renouveau du mode de propriété favorise une mutation accélérée des entreprises industrielles en jouant un rôle non négligeable pour le développement économique du bassin.

Piliers du système économique durant les trente premières années du régime communiste, les entreprises d'État chinoises sont celles sur lesquelles l'État ou d'autres collectivités territoriales exercent directement ou indirectement une influence dominante. Soumises au contrôle de l'État, elles dépendent fortement du mécanisme administratif et exercent une responsabilité pour le développement économique et social du pays. La répartition géographique et la disposition sectorielle de ces entreprises témoignent de la participation du gouvernement aux activités économiques, ainsi que son influence sur la structure productive du pays.

Comme les entreprises d'État, les entreprises collectives existent en Chine depuis plus de cinquante ans. Issues des entreprises collectives de l'échelon de la commune populaire (*renmin gongshe*) et des unités productives (*shengchandu*) des années 1950, les entreprises collectives correspondent à celles qui s'autofinancent et possèdent leurs propres moyens de production de manière collective. Elles ne sont pas sous l'autorité des ministères centraux mais sous la tutelle d'autorités locales au niveau de la province, de la municipalité du district, du bourg voire du quartier (et dans les campagnes, du canton ou du village). Elles relèvent d'un régime d'entreprise publique spécifique en se positionnant entre les entreprises d'État et celles qui sont gérées de manière privée⁷⁷⁶.

⁷⁷⁶ NAUGHTON Barry, *The Chinese Economy : Transitions and Growth*, San Diego, The MIT Press, 2006, p.217.

Conscient que le système de l'économie planifiée décourageait la productivité, après la réforme et l'ouverture de 1978, l'État central a créé un nouveau système de fixation des prix et a encouragé les nouvelles modalités de gestion des entreprises en permettant de développer une capacité productive hors du secteur étatique. Par conséquent, stimulés par l'émergence du secteur privé ces entreprises du nouveau régime sont apparues afin de remédier aux difficultés des entreprises du secteur public et d'ouvrir une nouvelle voie aux entreprises à capitaux étrangers en Chine. Dorénavant, l'État et les collectivités ne sont plus les seuls propriétaires des entreprises, de nouvelles formes d'entreprises relevant du secteur privé sont apparues.

Dès 1979, l'économie chinoise ouvre ses portes aux investisseurs étrangers avec l'implantation de zones économiques spécifiques dans les régions côtières. Au niveau des entreprises à capitaux extérieurs, on distingue entre celles qui fonctionnent sous forme de partenariat avec les capitaux des compatriotes chinois de Hong Kong, Macao, Taiwan et d'outre-mer et celles dont les capitaux sont exclusivement étrangers. Les entreprises étrangères peuvent aussi être distinguées selon le mode d'investissement : les entreprises coopératives⁷⁷⁷, les entreprises mixtes (joint-ventures)⁷⁷⁸ et les entreprises à capitaux exclusivement étrangers⁷⁷⁹.

Dans le secteur privé au-delà des entreprises à capitaux étrangers, émergent également les entreprises financées par des capitaux nationaux. Parmi celles-ci, on distingue les entreprises «individuelles et familiales » sous forme de *getihu* (elles emploient moins de huit personnes) et les entreprises *siying* (au moins huit personnes) qui constituent le secteur privé officiel⁷⁸⁰.

⁷⁷⁷ Le financement de l'entreprise coopérative repose sur deux partenaires : le partenaire chinois fournit la terre (droit de l'utilisation), les ressources naturelles, les matériaux, la main-d'œuvre et les équipements élémentaires (bâtiments, courant électrique et l'eau par exemple) ; le partenaire étranger apporte la technologie de pointe et le capital mais avec des rendements prédéterminés, négociés à l'avance. Source : HAN Choulan, dir., *Zhongguo qiyeshi : Xiandai bufen* [L'histoire des entreprises chinoises : Partie contemporaine], Pékin, Qiye guanli chubanshe, 2002, p. 311.

⁷⁷⁸ Les entreprises à capitaux mixtes sont des sociétés à responsabilité limitée dans lesquelles les partenaires chinois et étrangers investissent et opèrent conjointement, en partageant les profits, les pertes et les risques. La coentreprise (joint-venture) est la forme la plus généralement rencontrée. Elle est constituée de deux associés dont l'un est obligatoirement chinois. Le montant de la participation étrangère est *a priori* libre. Il s'avère cependant que dans certains secteurs d'activité, il peut être limité à une participation minoritaire. En outre, ce montant doit être supérieur à 25 % pour que la coentreprise puisse bénéficier d'avantages fiscaux. Dans ces entreprises mixtes, le pouvoir de décision est partagé entre partenaires chinois et étrangers, en fonction de leurs investissements respectifs. Dans les moyennes et petites joint-ventures, les partenaires étrangers détiennent souvent un contrôle majoritaire. Source : *Ibid.*, p. 336.

⁷⁷⁹ La société à capitaux exclusivement étrangers est une personne morale de droit chinois créée par des investisseurs étrangers en Chine. Elle est soumise à des réglementations sectorielles spécifiques et, dans certains secteurs stratégiquement sensibles, ne peut pas voir le jour. Source : *Ibid.*, p. 341.

⁷⁸⁰ Dans les années 1980, sur la scène économique privée des capitaux chinois, ce sont les microentreprises familiales ou individuelles (*getihu*), notamment celles de l'espace rural qui jouent le rôle le plus important. Il faut attendre l'année 1988, et l'adoption par le Conseil des affaires d'État d'un règlement provisoire sanctionnant,

Leurs statuts sont variés : sociétés unipersonnelles (*duzhi*) (créées et gérées par un seul individu), sociétés en nom collectif (*hehuo*) (propriétés d'un nombre limité d'associés), sociétés à responsabilité limitée (*youxuan zerenzhi gongsi*), sociétés anonymes par actions (*gufen youxian gongsi*) (cf. tableau 56).

Cependant, à partir du début des années 1990, face à la concurrence des entreprises privées et étrangères, le modèle économique et social que les entreprises d'État véhiculaient se trouve fragilisé. À partir de 1994, les autorités chinoises ont lancé un plan de réforme ambitieux en vue de sauver les entreprises d'État. La réforme aboutit à la dissociation entre les entreprises d'État (et collectives) et l'administration publique, puis à l'affectation de moyens efficaces : il s'agit, d'un côté, de fusionner ou privatiser ces entreprises d'État de moindre importance ou celles les moins rentables ainsi que les entreprises collectives les moins performantes et, d'un autre côté, de préserver les plus grandes entreprises d'État, tout en ouvrant près de 30 % de leur capital aux investisseurs privés. Le processus de transformation des entreprises étatiques se traduit par une mise en place de nouveaux modes de propriétés : actionnariat (*gufenzhi*), privatisation (*siyingzhi*), coopération par parts (*lianyingzhi*), coopération par actions (*gufen hezuozhi*), sociétés à responsabilité limitée (*youxian zerenzhi*)⁷⁸¹.

Dorénavant, à côté des entreprises d'État, des entreprises collectives et des investisseurs étrangers, le secteur privé est aujourd'hui un acteur majeur de l'économie chinoise⁷⁸². Davantage susceptible d'incarner des valeurs ou des modes d'organisation innovants que les gestionnaires des entreprises d'État réformées, le secteur géré privativement crée un environnement économique plus propice à la libre concurrence.

à côté de l'entreprise individuelle (*getihu*), un nouveau type d'entreprise *siying*, pour que les entreprises privées de plus grande envergure, émergent dans la ville. Source : BERGERE Marie-Claire, *op. cit.*, 2007, p. 305.

⁷⁸¹ *Zhongguo qiyeshi xiandai bufen* [L'histoire des entreprises chinoises : Partie contemporaine], *op. cit.*, pp. 327-343.

⁷⁸² En fonction du régime d'entreprises, le Bureau national des statistiques de Chine et l'Institut de la gestion administrative de l'industrie et du commerce de la Chine définissent pour le pays une économie de type : étatique (*guoyou jingji*), collectif (*jiti jingji*), individuel (*geti jingji*), coopératif par part (*lianhe jingji*), actionnariat (*gufen jingji*), des capitaux exclusivement étranger (*waishang touzi jingji*) et des capitaux compatriotes (*ganghaotai touzi jingji*). Source : ZHAO Xiaolei, *Zhongguo xiandai jingji lilun 1949-2000* [Les théories de l'économie chinoise contemporaine 1949-2000], Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, 2001, p. 199.

Tableau 56 : La typologie des entreprises chinoises

Par type de capitaux		Par mode de propriété*		Par type de gestionnaire	Par période		
					1949-1978	Après la réforme de 1978	
Entreprise à capitaux chinois (<i>neizi qiye</i>)	Entreprise à capitaux publics	Entreprise publique (<i>guoyou qiye</i>) relevant de la propriété publique (<i>gongyou</i>)	Propriété du peuple entier (<i>quanmin suoyou</i>) ou propriété de l'État (<i>guoyou</i>)	Gérée par l'État (<i>guoying</i>)	Entreprises relevant de la propriété du peuple entier (<i>quanmin suoyouzhiqiye</i>) ou entreprises gérées par l'État (<i>guoying qiye</i>)	Entreprise d'État à actionnaire unique (<i>guoyou duzi qiye</i>)	
			Propriété collective (<i>jiti suoyou</i>)	Gérée par le gouvernement local	Entreprises relevant de la propriété collective (<i>jiti suoyouzhi qiye</i>) ou entreprises collectives (<i>jiti qiye</i>)	Entreprise d'État et celles dans lesquelles l'État détiennent une participation actionnariale majoritaire (<i>guoyou konggu qiye</i>)	
				Gérée par le comité de citoyens ou le comité de villageois		Entreprises collectives (<i>jiti qiye</i>) sous tutelle des collectivités locales	
		Gérée par l'association non gouvernementale		Entreprises collectives communautaires			
		Entreprise sous forme de sociétés à capitaux chinois	À propriétaire unique (<i>duzi</i>)		Gérée privativement (<i>siying</i>)	Ces entreprises restent très marginales	Entreprises collectives créées par des associations ou des organismes économiques, comme par exemple, les entreprises créées par les organismes de protection sociale ou les entreprises créées par les universités.
			À propriétaires multiples en partenariat (<i>hehuo</i>)				Entreprise privée <i>stricto sensu</i> (au moins huit salariés)
	À responsabilité limitée (<i>youxian zheren zhi</i>)		Entreprise individuelle (<i>geti gongshanghu</i>) (moins de huit salariés)				
	Statut de propriété privée mixte				Entreprise non gouvernementale (<i>minying qiye</i>)		
						Autres entreprises	

Par type de capitaux	Par mode de propriété*	Par type de gestionnaire	Par période	
			1949-1978	Après la réforme de 1978
Entreprises à capitaux chinois de Hong Kong, Macao, Taiwan et d'outre-mer	Statut privé ou autre	Gérée privativement		Entreprise gérée privativement
Entreprises à capitaux étrangers	Statut privé ou autre	Gérée privativement		Entreprise gérée privativement

Source : PAIRAULT Thierry, « Économie chinoise : un compte de faits », *Outre-Terre*, no. 15, 2006, pp. 214-219 ; ZHAO Xiaolei, *Zhongguo xiandai jingji lilun 1949-2000* [Les théories de l'économie chinoise contemporaine 1949-2000], Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, 2001, pp. 185-212.
Sous la direction de Han Choulan, *Zhongguo qiyeshi – Xiandai bufen* [L'histoire des entreprises chinoises : Partie contemporaine], Pékin, Qiye guanli chubanshe, 2002, pp. 301-349.

*Actuellement, le régime de la propriété des entreprises chinoises se compose de : la propriété du peuple entier (*quanmin suoyou*) ou la propriété d'État (*guoyou*), la propriété collective (*jiti suoyou*), la propriété privée (*faren suoyou*), la propriété individuelle (*geren suoyou*), la propriété étrangère (*waishang touzi*) (comprend les capitaux étrangers et ceux de Hong Kong, Macao, Taiwan et d'outre-mer) et la propriété mixte (*hunhezhi*) (une incorporation de capitaux de l'État ou collectifs avec ceux du privé).

Note : En Chine, bien que la propriété privée déclarée « inviolable » soit reconnue par la Constitution, et que la Loi sur la propriété, adoptée par l'ANP en mars 2007, protège de la même façon propriété privée et propriété publique, les droits de propriété ne sont toujours pas complètement clarifiés. La démarcation entre le secteur public et privé n'est toujours pas déterminée. Ainsi les économistes chinois empruntent-ils souvent le terme de « secteur non public » (*fei gongyou jingji*) pour décrire le secteur privé qui englobe toutes les entreprises que l'État chinois ne contrôle pas et qui est composé d'entités typologiquement très diverses.

L'alternance du moteur de développement économique

Pour des raisons stratégiques, l'impact de ces trois régimes d'entreprises sur la productivité économique du bassin du Yangzi est variable d'une période à l'autre. Pendant les années 1980, on assiste à l'essor des entreprises collectives et notamment celles implantées dans l'espace rural, ces entreprises peuvent être considérées comme un élément pionnier pour le développement économique du bassin du Yangzi. Leurs activités économiques sont manifestement beaucoup plus dynamiques que celles des entreprises privées et celles des entreprises d'État. À partir du milieu des années 1990, le développement des entreprises rurales a été ralenti lorsque la priorité donnée à la réforme des entreprises a été orientée vers l'espace urbain. Dorénavant, ce sont les entreprises gérées privativement (du type *siying* et à capitaux étrangers) qui prennent le relais et constituent la fraction de l'économie du bassin qui croît le plus vite. En devenant un acteur économique qui pèse de plus en plus lourd, les entreprises privées fournissent aujourd'hui la moitié du commerce extérieur du bassin et réalisent une productivité qui dépasse celle des entreprises d'État⁷⁸³. Quant à ces dernières, en subissant le poids des contraintes administratives et de lourdes charges sociales, elles sont très largement en retrait dans l'économie du bassin (cf. tableau 57).

1) Les entreprises collectives et les entreprises rurales

L'essor des entreprises collectives a été le premier résultat significatif pour le développement industriel du bassin du Yangzi. Depuis le lancement des réformes du pays jusqu'au milieu des années 1990, les entreprises collectives ont été les entités les plus dynamiques sur la scène économique du bassin. Dans la ville comme dans la campagne, la main-d'œuvre des entreprises collectives est essentiellement engagée dans l'industrie manufacturière, et secondairement dans le commerce et la construction⁷⁸⁴. En outre, le poids de ces entreprises dans le domaine de la production, de l'approvisionnement et de la vente, du crédit, de la consommation, de l'artisanat et des transports est aussi très important. Leur adhésion à l'économie du bassin du Yangzi a frayé une nouvelle voie pour le développement des réseaux d'approvisionnement, de distribution des matières premières, du savoir-faire et des capitaux du bassin.

Au sein des entreprises collectives, ce sont les entreprises rurales qui contribuent le plus fortement à la croissance pour le développement économique du bassin. Succédant aux

⁷⁸³ *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2009.

⁷⁸⁴ ZHOU Yinxiao, *Jiti jingji gaige chutan* [Recherche sur la réforme des entreprises collectives], Shenyang, Liaoning renmin chubanshe, 1989, pp. 142-143.

entreprises collectives ou étatiques du secteur public⁷⁸⁵ des années maoïstes, les entreprises rurales ont développé à partir des années 1980, les industries manufacturières et les services qui avaient été négligés auparavant en Chine. Les statistiques montrent que pendant les années 1980 et la première moitié des années 1990, dans le bassin du Yangzi, 90 % de la production était réalisé par les entreprises rurales du régime collectif⁷⁸⁶. Leur émergence permet à plusieurs millions de paysans riverains de se libérer de l'agriculture traditionnelle et d'accéder dorénavant à un emploi dans les bourgs et les petites villes. En somme, les entreprises rurales collectives étaient à la fois la principale source d'augmentation des revenus des paysans riverains et un facteur de développement de l'économie rurale du bassin du Yangzi.

Pendant les années 1980, grâce à une réforme du mécanisme opérationnel au sein des entreprises collectives et notamment l'implantation de l'industrie dans l'espace rural, les activités économiques des entreprises collectives sont manifestement beaucoup plus dynamiques que les entreprises privées et étatiques. À la fin de 1992, leur part dans le PIB du bassin était proche de 45 %, tandis que celle des entreprises privées, à l'époque, ne représentait que 6 %⁷⁸⁷.

Cependant, cette vitalité n'a pas duré longtemps surtout à l'approche de la fin du XX^e siècle. Avec une croissance relative, la productivité des entreprises collectives enregistre une stagnation dès 1994 et demeure toujours autour de 40 % (45,22 pour 1993 et 41,43 % pour 1997). En revanche, la contribution économique des entreprises privées (*siying*) passe de 8,31 % (1993) à 20,54 % (1997). Entre 1997 et 2009, la part des entreprises collectives dans la production industrielle totale chute de 41,43 % à 13,87 %, tandis que celle des entreprises privées atteint 31,84 % (cf. tableau 57).

⁷⁸⁵ Avant les réformes, la société chinoise s'organisait autour de quatre types d'organisations : les unités industrielles ou unités entreprises (*qiye danwei*), les unités agricoles (*nongye danwei*), les unités de services (*shiye danzei*) et les unités administratives (*xingzheng dangwei*).

⁷⁸⁶ *Zhongguo tongji nianjian huibian* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine 2008], *op. cit.*

⁷⁸⁷ *Ibid.*

Tableau 57 : L'évolution du PIB des différents régimes d'entreprises industrielles dans le bassin du Yangzi (1981-2007)

Année ^①	Entreprises industrielles du bassin du Yangzi	Entreprises d'État		Entreprises collectives		Entreprises privées		Autres types d'entreprises (y compris les entreprises à capitaux extérieurs)	
	PIB (yuans)	PIB (yuans)	%	PIB (yuans)	%	PIB (yuans)	%	PIB (yuans)	%
1981	220 788 000 000	167 816 000 000	76,01 %	51 031 000 000	23,11 %	-	-	1 941 000 000	0,88 %
1982	237 933 000 000	179 413 000 000	75,40 %	56 002 000 000	23,54 %	-	-	-	-
1983	264 152 000 000	196 007 000 000	74,20 %	64 837 000 000	24,55 %	-	-	-	-
1984	304 433 000 000	214 702 000 000	70,53 %	85 351 000 000	28,04 %	-	-	-	-
1985	411 645 000 000	-	-	-	-	-	-	-	-
1986	492 054 000 000	-	-	-	-	-	-	-	-
1987	570 008 000 000	330 381 000 000	57,96 %	171 175 000 000	30,03 %	-	-	11544000000	2,03 %
1988	783 411 000 000	411 281 000 000	52,50 %	324 837 000 000	41,46 %	28 768 000 000	3,67 %	18514000000	2,36 %
1989	919 483 000 000	482 101 000 000	52,43 %	371 151 000 000	40,37 %	38 710 000 000	4,21 %	27 524 000 000	2,99 %
1990	986 947 000 000	504 135 000 000	51,08 %	399 944 000 000	40,52 %	52 770 000 000	5,35 %	35 444 000 000	3,59 %
1991	1 154 670 000 000	570 883 000 000	49,44 %	473 544 000 000	41,01 %	57 135 000 000	4,95 %	51 851 000 000	4,49 %
1992	1 517 338 000 000	678 406 000 000	44,71 %	682 093 000 000	44,95 %	91 025 000 000	6,00 %	93 896 000 000	6,19 %
1993	2 313 924 000 000	844 280 000 000	36,49 %	1 046 300 000 000	45,22 %	192 191 000 000	8,31 %	231 153 000 000	9,99 %
1994	3 272 057 000 000	940 177 000 000	28,73 %	1 505 372 000 000	46,01 %	366 869 000 000	11,21 %	459 639 000 000	14,05 %
1995	4 045 725 000 000	1 171 259 000 000	28,95 %	1 718 157 000 000	42,47 %	553 493 000 000	13,68 %	602 816 000 000	14,90 %
1996	4 268 228 000 000	1 041 174 000 000	24,39 %	1 880 958 000 000	44,07 %	721 416 000 000	16,90 %	624 680 000 000	14,64 %
1997	4 901 477 000 000	1 041 425 000 000	21,25 %	2 030 810 000 000	41,43 %	1 006 916 000 000	20,54 %	822 326 000 000	16,78 %

① Avant 1998, l'évaluation du PIB des différents régimes d'entreprises industrielles est calculée sur l'ensemble des entreprises chinoises, y compris les entreprises des bourgs et des cantons.

Année ^②	Entreprises industrielles du bassin du Yangzi PIB (yuans)	Entreprises d'État		Entreprises privées		Entreprises à capitaux extérieurs (à partir de 1998)	
		PIB (yuans)	%	PIB (yuans)	%	PIB (yuans)	%
1998	2 695 309 000 000	1 248 912 000 000	46,34 %	-	-	588 074 000 000	21,82 %
1999	2 895 090 000 000	1 301 713 000 000	44,96 %	-	-	681 611 000 000	23,54 %
2000	3 358 634 000 000	1 425 728 000 000	42,45 %	-	-	860 011 000 000	25,61 %
2001	3 790 293 000 000	1 476 452 000 000	38,95 %	477 464 000 000	12,60 %	1 002 212 000 000	26,44 %
2002	4 435 225 000 000	1 572 965 000 000	35,47 %	717 717 000 000	16,18 %	1 211 611 000 000	27,32 %
2003	5 694 314 000 000	1 810 305 000 000	31,79 %	1 153 457 000 000	20,26 %	1 704 243 000 000	29,93 %
2004	8 072 451 000 000	2 297 266 000 000	28,46 %	-	-	2 739 803 000 000	33,94 %
2005	9 865 318 000 000	2 747 267 000 000	27,85 %	2 356 412 000 000	23,89 %	3 260 508 000 000	33,05 %
2006	12 400 766 000 000	3 265 175 000 000	26,33 %	3 192 445 000 000	25,74 %	4 139 564 000 000	33,38 %
2007	15 926 549 000 000	3 899 422 000 000	24,48 %	4 370 009 000 000	27,44 %	5 342 032 000 000	33,54 %
2008	21 534 237 000 000	4 861 026 000 000	22,57 %	7 152 369 000 000	33,21 %	6 462 270 000 000	30,01 %
2009	19 893 945 000 000	6 159 673 000 000	30,96 %	6 334 896 000 000	31,84 %	4 642 064 000 000	23,33 %

Source : les chiffres cités dans ces deux tableaux sont rigoureusement calculés province par province d'après les statistiques mentionnées dans la rubrique « Industrie » fournies par les 27 volumes des *Annuaire statistiques de Chine* de 1982 à 2008.

② À partir de 1998, pour évaluer le PIB des différents régimes d'entreprises industrielles, les statistiques chinoises prennent en compte uniquement les entreprises qui ont un revenu issu de leurs activités principales supérieur à cinq millions de yuans (*guimo yishang gongye qiye*).

Note 1 : du fait de la modification du critère pour le calcul des capitaux des entreprises industrielles en 1998, les résultats obtenus entre 1981 et 1997 et entre 1998 et 2007 sont à manier avec précaution. Toutefois, les *Annuaire statistiques de Chine* sont les seules sources que nous puissions utiliser pour établir cette comparaison entre les différents régimes d'entreprises et leur évolution au fil des années dans le bassin du Yangzi. Malgré cette imperfection assumée, si on prend en compte les deux tableaux séparément, les données restent exploitables pour identifier cette évolution.

Note 2 : à partir de 2008, la chute des résultats du PIB, notamment pour ceux des entreprises à capitaux étrangers, est due à la crise économique mondiale.

Cette évolution est due en grande partie au recul des entreprises rurales⁷⁸⁸ sur la scène économique. D'une manière générale, après 1992, la réforme du système foncier, la politique de développement des zones industrielles (*gongyeyuan*) et le nouveau système fiscal (1987) mis en place dans l'espace urbain sont à l'origine du déclin des entreprises rurales. Cette autonomisation des entreprises chinoises vis-à-vis des autorités politiques favorise l'essor des entreprises privées et des entreprises à capitaux étrangers. Dorénavant, ce sont elles qui succèdent aux entreprises rurales collectives en devenant la force motrice du développement économique du bassin du Yangzi.

Aujourd'hui, malgré le déclin des entreprises rurales, ces dernières restent encore la solution la plus pertinente pour résoudre le chômage et propager la modernisation dans l'espace rural du bassin du Yangzi. Actuellement, les entreprises collectives demeurant en activité dans le bassin sont celles qui sont organisées par les comités de quartier dans les espaces périurbains et par les comités de villageois dans les campagnes. Afin d'encourager l'industrialisation dans les espaces ruraux, l'État offre des « politiques préférentielles » (*youthui zhengce*) aux collectivités locales, notamment à celles de rang de district et de canton, avec pour but de continuer à investir dans les entreprises rurales bien que ces dernières n'aient plus la même énergie que dans les années 1980.

2) Les entreprises privées

Dans le bassin du Yangzi, la croissance spectaculaire des activités économiques privées s'est traduite en premier lieu par l'apparition des entreprises individuelles (*getihu*), notamment celles qui s'implantent dans l'espace rural. C'est grâce à la décollectivisation amorcée à la campagne à la fin des années 1970, que sont renouvelés les moyens de production et le mode des échanges commerciaux, ce qui revivifie l'économie privée. Les entreprises individuelles en général se mettent à développer leurs activités dans le domaine de la production des biens de consommation, ce qui avait été pour le moins négligé par les entreprises publiques.

Dès 1984, la réforme s'élargit à la zone urbaine. Après la visite de la Chine méridionale de Deng Xiaoping en 1992, qui affirme la véritable mise en place de l'économie de marché en

⁷⁸⁸ La réussite des entreprises collectives a débuté dans les campagnes avec l'implantation de l'industrie dans les zones rurales grâce à la politique de décollectivisation et les réformes agraires amorcées en 1978. Au cours de la décennie 1980, les entreprises rurales (les entreprises de bourgs et de cantons) industrielles (*xiangzhen qiye*) ont été les actrices les plus dynamiques, constituant les principaux moteurs de la croissance économique du bassin du Yangzi. Source : WU Xinmu, *Changjiang diqu chengxiang jianshe yu ke chixu fazhan* [Le développement durable de la ville et la campagne dans le bassin du Yangzi], Wuhan, Wuhan chubanshe, 1999, p. 289.

Chine, les entreprises d'État reculent progressivement dans certains secteurs concurrentiels. Ceci permet aux entreprises *siying* qui représentent le secteur privé officiel, de remplacer au fur et à mesure, les entreprises rurales dont le développement est de plus en plus freiné elles assurent ainsi la part la plus dynamique de l'économie du bassin du Yangzi. Marie-Claire Bergère qualifie ce phénomène de «retour du capitalisme dans la scène économique chinoise »⁷⁸⁹.

Entre 1988 et 2007, le nombre d'entreprises privées (*siying*) dans le bassin du Yangzi passe de 1 873 à 134 452, soit une croissance annuelle de 22,5 %. Pour la même période, la part des entreprises *siying* dans l'emploi total est passée de 0,3 % à 3,38 %⁷⁹⁰. Depuis 1999, la contribution au PIB des entreprises *siying* a dépassé celle des entreprises collectives (21,1 % pour les entreprises *siying* contre 20,9 % pour les entreprises collectives)⁷⁹¹. En outre, nous pouvons aussi mesurer l'importance des entreprises *siying* en termes de contribution fiscale. Par exemple, en 2009, les recettes de la taxe sur l'industrie et le commerce (*gongshangshui*), prélevées sur les entreprises privées (*getihu* et *siying*), s'élèvent à 82,5 milliards de yuans et représentent la moitié des recettes fiscales du bassin. (Les statistiques du tableau 57 démontrent la croissance en flèche du secteur privé pendant la dernière décennie du XX^e siècle). Désormais, le secteur privé prend le relais des entreprises d'État, qui étaient les principales sources de financement gouvernemental depuis la fondation du régime. Ce résultat est dû à une privatisation des petites et moyennes entreprises d'État et des entreprises collectives pendant les années 1990, mais surtout à la création de nouvelles entreprises privées.

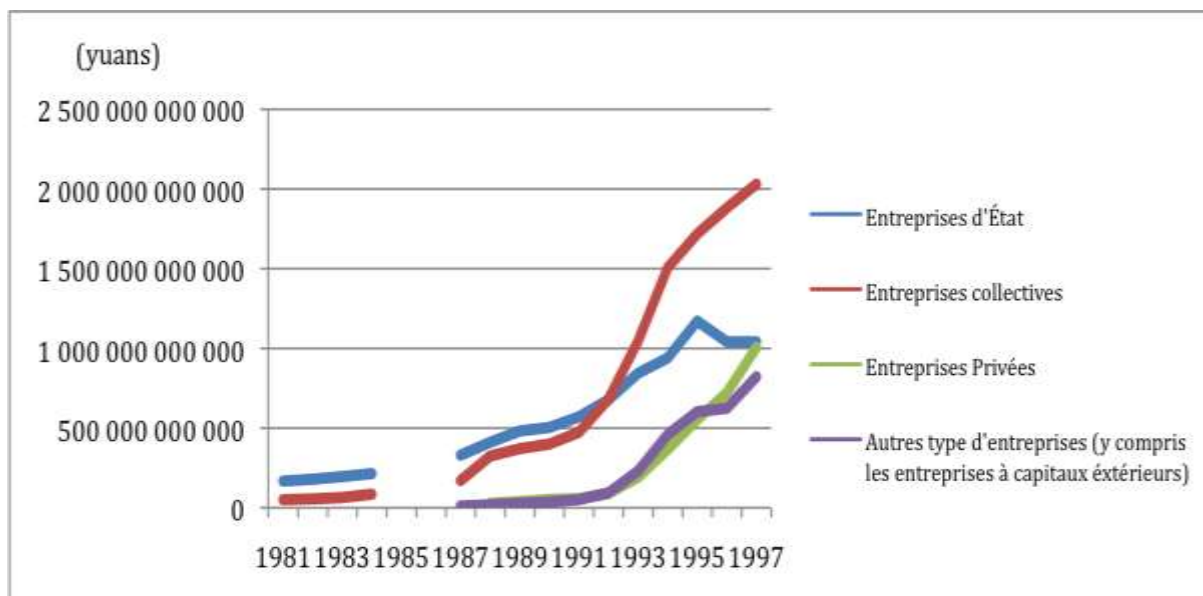
⁷⁸⁹ BERGERE Marie-Claire, *op. cit.*, 2007, pp. 297-298.

⁷⁹⁰ *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine 2010], *op. cit.*

⁷⁹¹ *Ibid.*

Graphique 19 : L'évolution des différents régimes d'entreprises industrielles dans le bassin du Yangzi (1981-2007)

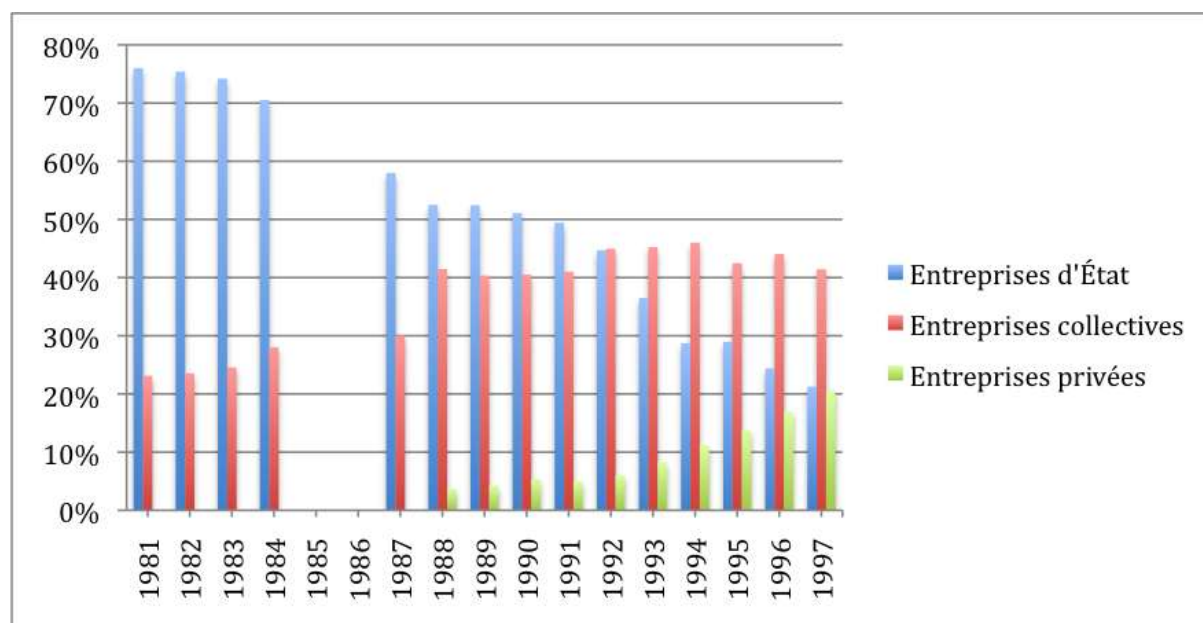
Graphique 19-1 : L'évolution du PIB des différents régimes d'entreprises industrielles dans le bassin du Yangzi (1981-1997)



Source : *Zhongguo tongji nianjian huibian* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

Note : la rupture des diagrammes sur le graphique est due à l'absence de statistiques pour certaines années.

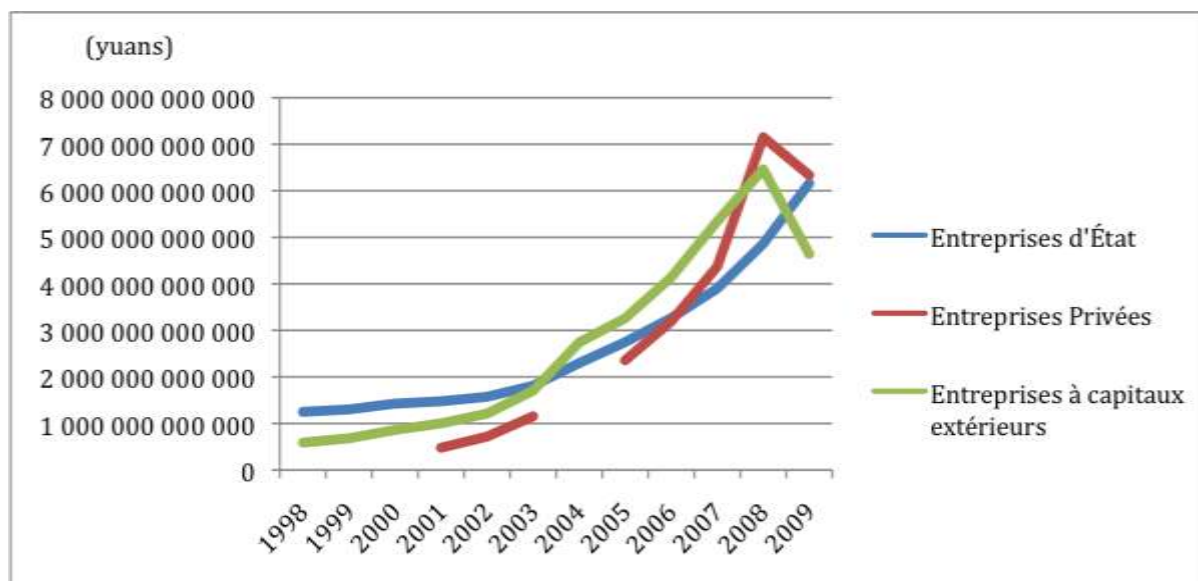
Graphique 19-2 : L'évolution de la proportion de la production industrielle des différents régimes d'entreprises industrielles dans le bassin du Yangzi (1981-1997)



Source : *Zhongguo tongji nianjian huibian* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

Note : la rupture des diagrammes sur le graphique est due à l'absence de statistiques pour certaines années.

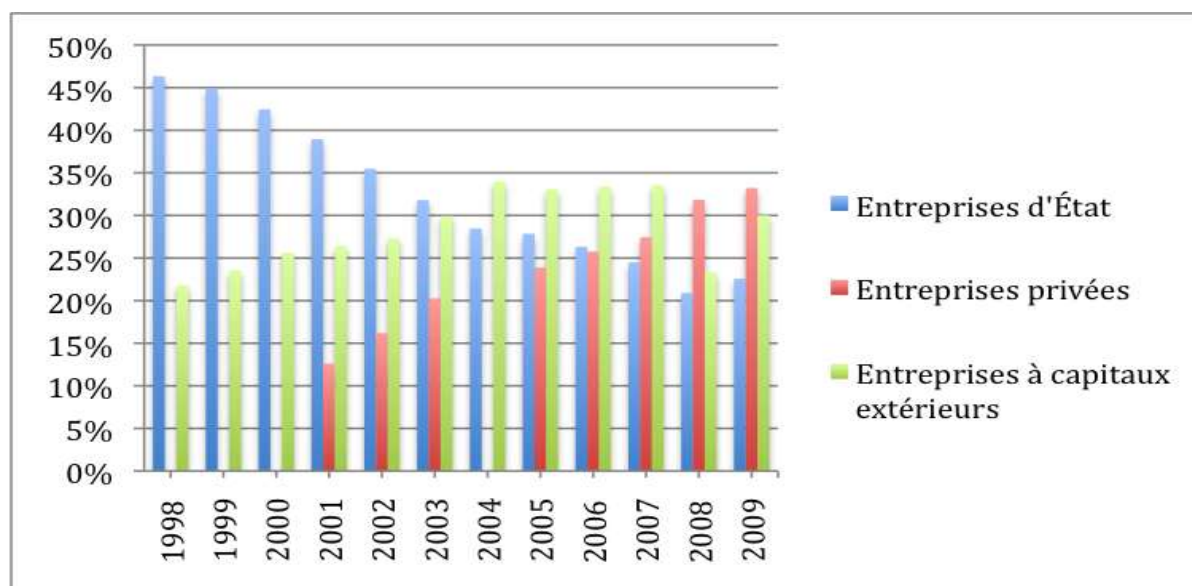
Graphique 19-3 : L'évolution du PIB des différents régimes d'entreprises industrielles dans le bassin du Yangzi (1998-2009)



Source : *Zhongguo tongji nianjian huibian* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

Note : la rupture du diagramme pour les entreprises privées sur le graphique est due à l'absence de statistiques pour certaines années. À partir de 2008, la chute du PIB des entreprises privées et des entreprises à capitaux extérieurs est due à la crise économique mondiale.

Graphique 19-4 : L'évolution de la proportion de la production industrielle des différents régimes d'entreprises industrielles dans le bassin du Yangzi (1998-2009)



Source : *Zhongguo tongji nianjian huibian* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

Note : la rupture du diagramme pour les entreprises privées sur le graphique est due à l'absence de statistiques pour certaines années. À partir de 1998, l'*Annuaire statistique de Chine* ne fournit plus de données pour les entreprises collectives.

Il faut souligner que la capacité du secteur privé à absorber la main-d'œuvre est très avantageuse. En 2009, dans le bassin du Yangzi, les entreprises privées emploient 70 à 80 millions de personnes, soit environs 18 % de la population active non agricole, et autant que les entreprises d'État⁷⁹². Le personnel de ces dernières ne cesse de diminuer au profit du secteur privé qui multiplie les recrutements pour accueillir les chômeurs aussi bien dans l'espace rural qu'urbain.

Enfin, il faut ajouter que le rôle tenu par les entreprises privées varie selon les secteurs économiques. Presque inexistantes dans le secteur primaire (environ 1 %) dans le bassin du Yangzi, les entreprises privées affirment leur domination dans le secteur secondaire et présentent une croissance très significative dans le tertiaire. En 2009, la part des entreprises privées dans les trois secteurs est : 1 % : 79 % : 20 %⁷⁹³.

3) Les entreprises à capitaux étrangers

Les statistiques démontrent qu'en 2009, les entreprises privées contribuent à plus de 30 % du PIB du bassin du Yangzi. Dans l'industrie, leur poids dépasse 40 % de la production, dont un tiers revient aux entreprises à capitaux étrangers⁷⁹⁴.

Grâce à un marché à la fois ouvert et étendu, ainsi qu'à une main-d'œuvre peu coûteuse, le bassin du Yangzi, notamment en son cours inférieur deltaïque, est devenu aujourd'hui la région la plus attractive en termes d'accueil des investissements directs à l'étranger (IDE) en Chine. Depuis 1994, les IDE représentent, chaque année, environ 10 % des capitaux totaux investis dans l'actif immobilisé social (*shehui guding zichan touzi*) du bassin. En 2009, s'agissant des IDE, le delta du Yangzi enregistre un investissement de 916,82 milliards de dollars (81,77 % du bassin). Pour l'ensemble du bassin, le chiffre s'élève à 1 121,25 milliards de dollars, ce qui représente 46,66 % des IDE totaux en Chine⁷⁹⁵.

Dans le bassin du Yangzi, l'essor des entreprises à capitaux étrangers devient assez spectaculaire à partir de 1993 (*cf.* tableau 57). Avec une croissance très remarquable, depuis 1999, la part des entreprises à capitaux étrangers dans le PIB du bassin dépasse celle des entreprises privées ; et dès 2004, elle devance celle des entreprises d'État, devenant ainsi le premier moteur économique du bassin. On estime qu'à partir de 1999, chaque année, les entreprises à financement étranger réalisent plus de 20 % des recettes fiscales du bassin. Ce résultat est dû, d'une part, à une politique d'investissement de plus en plus ouverte décidée

⁷⁹² *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine 2010], *op. cit.*

⁷⁹³ *Zhongguo qiye nianjian* [Annuaire statistique des entreprises chinoises], Pékin, Qiye guanli chubanshe, 2010.

⁷⁹⁴ *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine 2010], *op. cit.*

⁷⁹⁵ *Ibid.*

par le gouvernement chinois ; d'autre part, à une recomposition de la structure des IDE au sein du bassin lui même. Effectivement, pendant ces trente dernières années, avec des idées inédites, les formes de coopération des entreprises sino-étrangère ont beaucoup évolué

Avant 1986, dans le bassin, les IDE étaient consacrés à la création de sociétés de sous-traitance et d'entreprises en coopération. Il s'agissait le plus souvent d'entrepreneurs de Hong Kong, de Taiwan et de la diaspora, spécialisés dans des activités industrielles à forte intensité de main-d'œuvre (textiles, jouets, chaussures, articles de cuir, électroménager). À partir de la deuxième moitié des années 1980, après la publication de la loi de 1986, qui consolide le cadre juridique des entreprises mixtes, les entreprises sino-étrangères (joint-ventures) se sont de plus en plus fréquemment substituées aux accords de sous-traitance et autres formes de coopérations. Le cas le plus représentatif est celui, entre 1986 et 1992, des investisseurs américains qui ont élargi leur domaine initial d'activités (l'exploitation de l'énergie et l'hôtellerie) en se lançant dans l'industrie manufacturière⁷⁹⁶.

Pendant la décennie de 1990, en dehors des investisseurs compatriotes, les capitaux étrangers investis dans le bassin du Yangzi s'élargissent au monde entier en englobant plus de 170 pays et régions⁷⁹⁷. Selon un classement récent, ce sont les États-Unis, le Japon, la Grande-Bretagne, l'Allemagne, la Corée du Sud et la France qui investissent le plus dans le bassin⁷⁹⁸. Avec l'implantation des entreprises multinationales et les entreprises R&D (*Research and Development*) dans le delta du Yangzi⁷⁹⁹, puis une politique d'investissement de plus en plus complète, la quote-part partagée entre partenaires chinois et étranger se modifie progressivement au profit des étrangers jouissant d'un contrôle de plus en plus majoritaire. Vers la fin du XX^e siècle, suite au grand recul des entreprises coopératives, puis à la stagnation des joint-ventures, les investisseurs se sont tournés au fur et à mesure vers la création d'entreprises à capitaux entièrement étrangers (ECEE). À titre d'exemple, entre 1996 et 1997, parmi les treize grands projets d'investissement destinés à la zone franche de Pudong, sept sont financés entièrement par les capitaux américains et huit les sont à 75 %⁸⁰⁰. En 1997,

⁷⁹⁶ YU Xiaogan, *Changjiang chanyedai de jianshe yu fazhan* [Le développement prospectif du corridor industriel du Yangzi], Pékin, kexue chubanshe, 1994, p. 169.

⁷⁹⁷ JIN Zhi et SU bei, « *Jiexi waishang duzihua* » [Analyse sur le phénomène des capitaux exclusivement étrangers], *Jiage yu shichang* [Prix et marché], no. 10, 2007, p. 23.

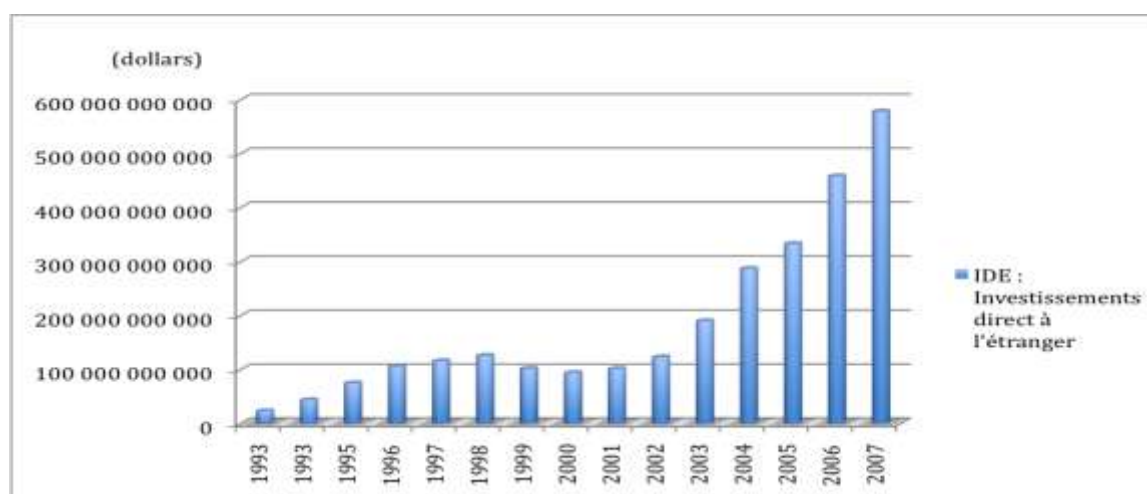
⁷⁹⁸ *Ibid.*

⁷⁹⁹ À partir de 1994, de plus en plus d'entreprises multinationales ont implanté leur département de recherche et de développement dans le delta du Yangzi, tel qu'IBM, Microsoft, Intel, Dupont, Ericsson, Bayer, Rockwell, Rhône Poulenc, Unilever, etc. Pendant les années 1990, parmi les 500 entreprises les plus puissantes du monde, 470 ont investi dans le marché du delta du Yangzi. Source : SHEN Yufang, CHENG Jiangnan et MA Shuyan, *Changjiang yanjiang zhuyao chengshi touzi huanjing pingjia* [L'évaluation sur les conditions des investissements dans les villes riveraines yangziennes], *Chengshi yanjiu* [Recherche urbaine], no. 1, 1999, p. 32.

⁸⁰⁰ YU Xiaogan, *op. cit.* p. 186.

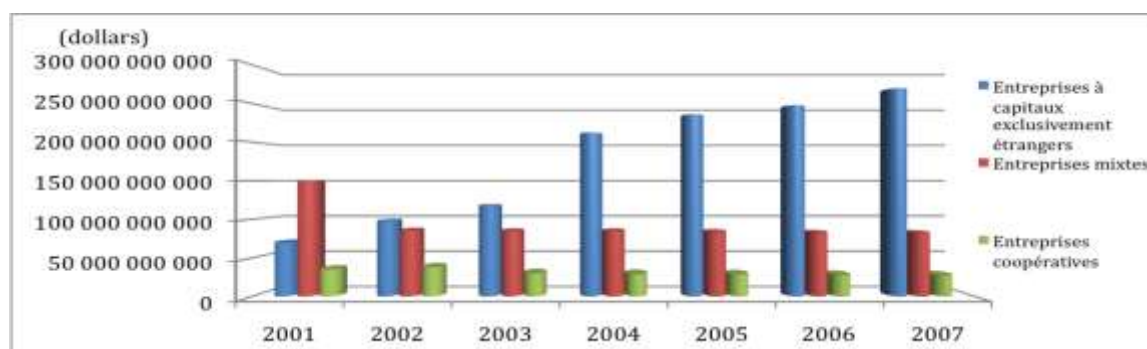
dans le delta du Yangzi, pour la première fois, le nombre d'autorisations destinées à la création des nouvelles ECEE dépasse celui des joint-ventures⁸⁰¹. En l'an 2000, dans l'ensemble du bassin, les ECEE ont commencé à nettement devancer les joint-ventures, aussi bien par leur nombre que par la quantité des nouveaux contrats signés, et par le poids des IDE réellement utilisés. Désormais, les ECEE concentrent la majorité des IDE du bassin du Yangzi⁸⁰².

Graphique 20 : L'évolution des investissements directs à l'étranger (IDE) dans le bassin du Yangzi (1993-2007)



Source : *Zhongguo tongji nianjian huibian* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2008.

Graphique 21 : L'évolution des différents types d'entreprises à capitaux étrangers en Chine (2001-2007)



Source : REN Gailing, *Waishang duzi dui woguo de fumian yingxiang* [Les contraintes des investissements directs à l'étranger en Chine], *Beifang jingji* [Économie du Nord], no. 11, 2008, p. 47.

Note : Les statistiques chinoises valent pour l'ensemble de la Chine et ne fournissent pas de données détaillées à l'échelle de la province. Il est donc difficile de se faire une idée exacte de l'implantation des différents types d'entreprises étrangères sur le territoire du bassin du Yangzi. C'est la raison pour laquelle ce graphique présente des résultats nationaux.

⁸⁰¹ *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 1998.

⁸⁰² *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2001.

Entre 1997 et 2007, dans le bassin, la quote-part des ECEE dans l'IDE a connu une très forte hausse passant de 34.6 % à 85.3 %⁸⁰³. Cette augmentation des investissements des entreprises étrangères en Chine révèle une concurrence désormais très accrue entre les capitaux étrangers et les capitaux privés chinois. Dans le bassin, après le lancement de l'offre publique d'achat d'entreprises chinoises par la société Procter & Gamble en 2004, des groupes tels que Panasonic, Carrefour, IBM, Hyundai et Nokia ont suivi la tendance inter-entreprises de la fusion et ont commencé à s'affranchir de leurs partenaires chinois⁸⁰⁴. On peut citer pour exemple le cas du groupe Carrefour qui s'implante sous la forme de trois supermarchés dans la province du Hunan : après le rachat des parts en actions possédées par leur partenaire chinois, ces trois supermarchés sont désormais tous détenus par des investisseurs néerlandais. Ces derniers comptent d'ici 2014 créer cinq nouveaux supermarchés dans la région en utilisant leurs propres moyens de financement⁸⁰⁵. Depuis 2002, les investissements étrangers par le biais des ECEE sont très développés dans les régions yangziennes⁸⁰⁶. À Shanghai et à Nankin, en 2003, sept nouvelles entreprises étrangères sur dix sont créées suivant le mode de l'ECEE⁸⁰⁷.

Le développement des entreprises à financement étranger a eu des répercussions avantageuses dans le bassin du Yangzi. Pour les partenaires étrangers, le renforcement des investissements leur permet de multiplier les bénéfices économiques. Quant aux partenaires chinois, l'association avec des groupes étrangers sert des objectifs divers : elle leur donne accès aux marchés extérieurs, leur fournit d'abondants capitaux, les aide à élever la qualité de leur production, leur offre des transferts technologiques, leur apporte un savoir-faire en matière de gestion et de communication et, en outre, cette association stimule la compétitivité des entreprises à capitaux nationaux en les incitant à participer à la réforme économique⁸⁰⁸.

Cependant, cette évolution a fait naître certaines inquiétudes. D'abord, les IDE sont une des causes principales des disparités économiques régionales de la Chine. Dans le bassin du

⁸⁰³ *Zhongguo quyu jingji fazhan baogao 2006*, [Rapport sur l'évolution de l'économie régionale de Chine 2006], Shanghai, Shanghai caijin daxue chubanshe, 2006, p. 267.

⁸⁰⁴ YANG Xueyin et FU liping, « *Waishang duzihua dui wo guo minzu chanye fazhan de yingxiang* » [Les répercussions de l'augmentation des capitaux entièrement étrangers sur le développement des entreprises chinoises], *Xiandai guanli yu kexue* [Gestion et science contemporaine], no. 5, 2009, p. 72.

⁸⁰⁵ FU Dahai et ZHANG Yin, « *Waishang tuzihua qingxiang jiyinyong duice* » [La tendance à l'augmentation des capitaux entièrement étrangers sur le marché chinois et les stratégies de développement des entreprises chinoises], *Jishu yu Chuangxin* [Technologie et création], no. 3, 2006, p. 73.

⁸⁰⁶ *Zhongguo quyu jingji fazhan baogao*, [Rapport sur l'évolution de l'économie régionale de Chine 2006], *op. cit.*, p. 287.

⁸⁰⁷ *Shanghai dui wai jingji maoyi nianjian* [Annuaire statistique du commerce extérieur de Shanghai 2004], Shanghai, Bureau municipal des statistiques de Shanghai, 2004 ; *Nanjing tongji nianjian*, [Annuaire statistique de Nankin 2004], Nankin, Bureau municipal des statistiques de Nankin, 2004.

⁸⁰⁸ *Zhongguo quyu jingji fazhan baogao 2006* [Rapport sur l'évolution de l'économie régionale de Chine 2006], *op. cit.*, pp. 295-301.

Yangzi, sans homogénéité au niveau de la répartition géographique, les entreprises à capitaux étrangers investissent principalement dans le secteur secondaire, et notamment dans l'industrie des biens de consommation et manufacturés à échelle modeste et à forte densité de main-d'œuvre. Elles sont faiblement représentées dans le secteur primaire, investissent très marginalement dans l'agriculture et les infrastructures, et sont quasi absentes du secteur tertiaire⁸⁰⁹. Même si les entreprises à capitaux étrangers permettent de soulager la tension liée à la pénurie d'emplois du bassin, ces investissements étrangers se font sans réelle coordination avec la planification d'aménagement du bassin du Yangzi, ce qui suscite une similitude de la structure industrielle d'une province à l'autre (*chongfu jianshe* ou *changye leitong*), principale cause du déséquilibre de la structure productive du bassin⁸¹⁰. Dans le bassin du Yangzi, conséquence de l'ouverture par étapes des régions du bassin, les IDE sont intensivement concentrés dans le delta du Yangzi (81, 77 % de la totalité du bassin), ce qui aggrave inévitablement les disparités économiques du bassin (cf. carte 63).

Ensuite, des craintes s'expriment de plus en plus du côté des entreprises privées chinoises qui redoutent d'être étouffées par la concurrence étrangère. Nous pouvons citer en exemple des entreprises industrielles de transformation qui fournissent plus de la moitié des biens exportés du bassin du Yangzi. En 2007, parmi ces entreprises, 7,5 % seulement sont officiellement enregistrées comme entreprises privées chinoises (*siying* et *geti*), plus de 50 % sont financées entièrement ou partiellement par des fonds étrangers et 42,5 % relèvent du secteur public⁸¹¹. Aujourd'hui, la monopolisation de certains domaines (industrie manufacturière notamment) par les investisseurs étrangers est problématique pour l'économie du bassin et menace la protection traditionnelle du réseau de commerce intérieur chinois en empêchant le développement des entreprises privées chinoises.

⁸⁰⁹ *Ibid.*

⁸¹⁰ En vue d'attirer le maximum d'investissements étrangers, les villes du delta du Yangzi abandonnent leur structure sectorielle originelle en développant des zones industrielles spécialisées (manufacturées notamment). Dans la plupart des cas, la structure productive de ces villes est identique d'une ville à l'autre.

⁸¹¹ YANG Xueyin et FU Liping, *op. cit.*, p. 73.

Carte 63 : La répartition des investissements directs à l'étranger dans le bassin du Yangzi en 2009



Source : *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010, p.256.

Par conséquent, depuis peu, le gouvernement chinois a modifié sa législation en matière d'accueil des capitaux étrangers. En vue de faire progresser l'équité spatiale, dans la Loi sur les investissements étrangers en Chine, il prône le principe suivant : « céder le marché en contrepartie de la technologie ». En encourageant l'implantation des entreprises mixtes et coopératives, l'État chinois favorise les investissements étrangers dans le domaine des industries des nouvelles technologies, de l'agriculture, des infrastructures, de l'énergie, des secteurs exportateurs, et notamment pour les zones géographiques des régions du centre et de l'ouest du pays⁸¹².

4) Les entreprises d'État

Du fait des dysfonctionnements hérités du régime de l'économie planifiée, tels qu'une productivité insuffisante et des charges sociales trop lourdes, les entreprises d'État sont perçues comme un fardeau pour le développement économique du bassin du Yangzi. Cependant, pour des raisons politiques et stratégiques, la réforme menée sur celles-ci a été effectuée pendant longtemps de façon très prudente. Elles sont demeurées au moins jusqu'en 1996, la plus importante source de création d'emplois en milieu urbain dans le bassin du Yangzi.

Maintenues par l'autorité, les entreprises d'État se chargent de fournir aux divers départements productifs du bassin les équipements mécaniques, les ressources premières, les énergies, ainsi que les biens de consommation courante. Leur insertion dans le domaine de la finance, des infrastructures, du transport, du service postal, de l'industrie lourde⁸¹³ et de l'agriculture leur permet de contrôler la source vitale de l'économie du bassin. Du fait de son poids économique important, la réforme des entreprises d'État est au cœur des défis posés au régime par les restructurations du secteur productif et de la société urbaine.

Après plus de deux décennies de réformes, les entreprises d'État ont progressivement reculé sur la scène économique du bassin et l'emprise sur la société du secteur étatique est aujourd'hui radicalement transformée. Les statistiques montrent que, dans le bassin du Yangzi, le nombre d'entreprises d'État et leurs effectifs en personnel ont été considérablement réduits (près de 5 millions d'emplois en moins dans le bassin du Yangzi de 1980 à 2009⁸¹⁴). En outre, la contribution des entreprises d'État au PIB du bassin est passée en dessous de 50 % dès

⁸¹² FU Dahai et ZHANG Yin, *op. cit.*, p. 75.

⁸¹³ L'industrie lourde du bassin du Yangzi comprend notamment l'industrie lourde et chimique (*heavy and chemical industry* (HCI)) (*zhonghua gongye*).

⁸¹⁴ *Zhongguo tongji nianjian huibian* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine 1978-2009], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.

1991, puis en dessous de 30 % depuis 2004 (*cf.* tableau 57). Avec cet important recul, les entreprises d'État demeurent majoritairement dans les provinces intérieures et sont des partenaires très fréquents pour les joint-ventures avec les investisseurs privés et étrangers.

Dans le bassin du Yangzi, avec une croissance économique remarquable réalisée par les entreprises privées depuis ces vingt dernières années, le secteur privé chinois devient le principal concurrent des entreprises d'État. En 2009, le secteur privé compte 134 452 entreprises *siying*, qui disposent de 4 500,12 milliards de yuans de capitalisation. À titre de comparaison, les entreprises d'État et celles dans lesquelles l'État détient une participation majoritaire ne sont que 6 823 mais totalisent une capitalisation de 6 787,94 milliards de yuans⁸¹⁵. En outre, il est nécessaire d'indiquer que la croissance du secteur privé et des investissements étrangers permet de stimuler la restructuration des entreprises d'État en leur donnant la possibilité de se reformer. Notamment, étant donné que l'État s'attache à contrôler la croissance des entreprises à capitaux exclusivement étrangers (ECEE), dans le bassin du Yangzi, depuis 2004, les entreprises d'État enregistrent une importante croissance économique par rapport au développement des entreprises à capitaux étrangers. Aujourd'hui face au défi de la mondialisation, les entreprises d'État, avec leur capitalisation et leurs nouvelles technologies au service de la production, pourraient vraisemblablement concurrencer les firmes multinationales, par exemple, en luttant contre la monopolisation sectorielle des entreprises étrangères⁸¹⁶.

Ainsi les entreprises d'État doivent-elles continuer à assumer une part importante de la production industrielle et de l'intervention sociale pour le développement industriel du bassin du Yangzi. Sous la dépendance plus forte de l'économie de marché, elles jouent un rôle désormais quadruple de producteur, de contribuable, de gestionnaire et de créateur (en termes de nouvelles technologies).

En somme, la multiplication des acteurs économiques permet une mutation accélérée des activités économiques et une recomposition sectorielle du bassin du Yangzi. Elle se traduit non seulement par l'importance de l'État central dans l'aménagement du territoire, par l'intervention directe des gouvernements locaux dans la production de l'espace, mais aussi par le renforcement de la productivité des entreprises chinoises ou étrangères, dont le régime est

⁸¹⁵ *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine 2010], *op. cit.*

⁸¹⁶ YANG Changheng, « *Guoyou qiye fasheng de xin bianhua* » [Le renouveau des entreprises d'État], *Qiye* [Entreprises], no. 5, 2007, p. 11.

très varié. Cette transformation à la fois environnementale et humaine provoque une modification radicale du paysage du bassin.

VIII.2.5. Les associations, acteurs intermédiaires : leur rôle et leurs répercussions sociales

Le système de l'économie de marché que la Chine a adopté, surtout depuis 1992, a des caractéristiques du capitalisme. Ce type d'économie connaît des faiblesses que l'on appelle « défaillances du marché »⁸¹⁷ (*shichang shiling*). Lorsque cela se produit, l'État peut jouer le rôle de régulateur en intervenant directement sur le marché économique. Néanmoins, une intervention excessive de l'État pourrait susciter une « défaillance du gouvernement » (*zhengfu shiling*)⁸¹⁸. Dans ce cas, seules les associations (*shetuan*) considérées comme de véritables acteurs indépendants au sein de la société pourraient pallier cet échec, en assumant une partie des responsabilités en matière de gestion économique et sociale⁸¹⁹. En Chine, avec la mise en place de l'économie de marché, un assouplissement de la politique sociale autorise une relative autonomie de la société civile par rapport à l'État, ce qui permet de créer des espaces plus libres et de procurer des ressources sociales (financières et humaines) plus diversifiées pour les activités et le développement des associations chinoises.

Dans le bassin du Yangzi, l'essor des associations est lié à ce que les chercheurs chinois appellent la « spontanéité sociale » (*shehui zisheng*)⁸²⁰, résultat du relâchement du système d'enregistrement de la résidence (*hukou*), qui libère les paysans de l'agriculture traditionnelle au profit d'activités en milieu urbain, et qui impulse la réforme des unités de travail (*danwei*) en affaiblissant le système de gestion unique de la société par les entreprises étatiques, et ce faisant suscite un certain renouveau en même temps qu'une métamorphose sociale. Par ailleurs, simultanément à la réforme des entreprises, la réorientation des unités de service public (*shiye danwei*) permet la transformation d'un certain nombre d'entre elles en associations à but non lucratif, notamment dans le domaine de la science, de l'éducation, des

⁸¹⁷ En économie, une défaillance du marché désigne une situation dans laquelle le marché échoue dans l'allocation optimale des ressources économiques et des biens et services. L'expression sera employée par exemple à propos d'un monopole, d'une situation où coexistent chômage et pénurie de main-d'œuvre, ou encore en présence d'une pollution suicidaire. Source : PEYRARD Josette et PEYARD Max, *Dictionnaire de finance*, Paris, Vuibert, 2001, p. 54.

⁸¹⁸ KAPUR James et WEISBROD Burton, « *The government failure theory* », in *The Non Profit Economy*, Harvard University Press, 1988, pp. 32-36.

⁸¹⁹ WANG Bin, « The Latest Development and Types of the Theory of Unworked Market », *Academic Research*, no. 9, 2000, p. 21.

⁸²⁰ CHI Fulin, « *Zhongguo de shichang gaige he shehui tuanti fazhan* » [La réforme du marché et le développement des ONG en Chine], *Hangzhou gaodeng shifan xueyuan xuebao* [Journal de l'École normale de Hangzhou], no. 5, 2003, p. 21.

loisirs, de la santé et de la culture⁸²¹. En 2004, le XVI^e plenum du IV^e Comité central légifère pour autoriser les organisations non gouvernementales (ONG) (*minjian zuzhi*) à participer aux affaires sociales, et souligne l'importance de leur rôle de fédérateur pour la recomposition sociale chinoise⁸²².

En tant qu'acteur social endossant des responsabilités de service public et dont l'autonomie permet un engagement des citoyens dans de multiples activités professionnelles et communautaires (liberté d'entreprendre, de se réunir, de créer des associations⁸²³), les ONG chinoises jouent un rôle de plus en plus prégnant dans la société et contribuent à établir une véritable société civile pour la Chine. Ainsi, dans le bassin du Yangzi, l'évolution sociale de ces vingt dernières années offre-t-elle aux associations la possibilité de participer à la gouvernance du bassin. Bénéficiant d'une autonomisation relative, l'ancrage de nombreuses associations dans le bassin y entraîne une métamorphose sociale sans précédent. Le dynamisme de leurs activités a un impact non négligeable sur la réorganisation spatiale du bassin du Yangzi.

Selon les autorités chinoises, les principaux critères définissant une ONG sont : 1) une action à but non lucratif, 2) l'indépendance financière, 3) l'autonomisation institutionnelle, 4) la notion d'intérêt public, 5) l'adhésion volontaire de ses membres⁸²⁴. Dans la pratique, le statut d'une ONG fait l'objet d'un cadre juridique précis : les organisations sociales (*shehui tuanti*)⁸²⁵, les fondations (*jijinhui*)⁸²⁶ et les entreprises populaires non commerciales (*minban feiqiye danwei*)⁸²⁷. À la fin de 2007, dans le bassin du Yangzi, on compte au total 147 994 organisations non gouvernementales, dont 82 904 organisations sociales, 553 fondations et 64 537 entreprises populaires non commerciales⁸²⁸.

⁸²¹ YU Shuqing, *Woguo fei zhengfu zizhi fazhan cunzai de wenti ji yuanyin fenxi* [Les problématiques du développement des organisations non gouvernementales chinoises], *Shengchanli yanjiu* [Recherche sur la force productive], no. 18, 2009, p. 16.

⁸²² *Ibid.*, p. 17.

⁸²³ La liberté retrouvée s'étend à de multiples activités, mais la frontière qui ne doit pas être franchie est celle de la revendication et du militantisme politique, les détenteurs du pouvoir étant bien décidés à conserver leur monopole.

⁸²⁴ Pour la plupart des chercheurs, la notion d'intérêt non religieux doit être l'un des critères de définition d'une ONG, mais les organisations sociales chinoises comprennent des associations religieuses. Source : CHI Fulin, *op. cit.*, p. 23.

⁸²⁵ Une organisation sociale est un groupe de citoyens volontairement formé afin de réaliser un objectif commun et développer des activités à but non lucratif. Source : *Ibid.*, p. 22.

⁸²⁶ Une fondation (à but non lucratif) est une personne morale (à but non lucratif) créée par un ou plusieurs donateurs, eux-mêmes pouvant être des personnes physiques ou morales, pour accomplir une œuvre d'intérêt général. Source : *Ibid.*, p. 22.

⁸²⁷ L'entreprise populaire non commerciale est une organisation exerçant des activités de nature sociale et à but non lucratif. Elle peut être fondée par une entreprise, une unité de service public, une organisation sociale ou des personnes privées par le biais de l'utilisation des actifs non-étatiques. Source : *Ibid.*, p. 23.

⁸²⁸ *Zhongguo minjian zuzhi baogao* [Rapport sur les organisations sociales chinoises 2007-2008], Peking, Shehui kexue wenxian chubanshe, 2007, p. 28.

L'implantation des organisations non gouvernementales dans le bassin du Yangzi

Dans les années 1920, les associations yangziennes autonomes étaient surtout connues à travers les activités des guildes shanghaiennes et de l'Anhui, particulièrement puissantes dans le champ de leurs activités spécifiques. Après leur interdiction durant l'époque maoïste, la renaissance des associations à partir de 1988⁸²⁹ permet aux organisations non gouvernementales yangziennes de revenir sur la scène sociale et économique. Pour autant, de nos jours, les associations professionnelles n'ont plus les mêmes caractéristiques, ni la même autonomie qu'autrefois.

Dans le bassin du Yangzi, l'évolution des ONG au cours de ces vingt dernières années s'est caractérisée par une augmentation considérable de leur nombre et une diversification de leurs activités⁸³⁰. Les statistiques montrent qu'en 1989, le bassin compte seulement 210 ONG reconnues par l'État. On en compte 67 316, et 147 994 à la fin de 2007. Pendant 18 années consécutives, la croissance enregistre un taux d'augmentation de plus de 43,95 % par an⁸³¹. De plus, les activités des nouvelles associations yangziennes abordent presque tous les domaines sociaux (cf. tableau 58), en développant notamment un éventail d'activités qui relève du troisième secteur⁸³² : les activités scientifiques, de loisirs, de services, sont en développement croissant.

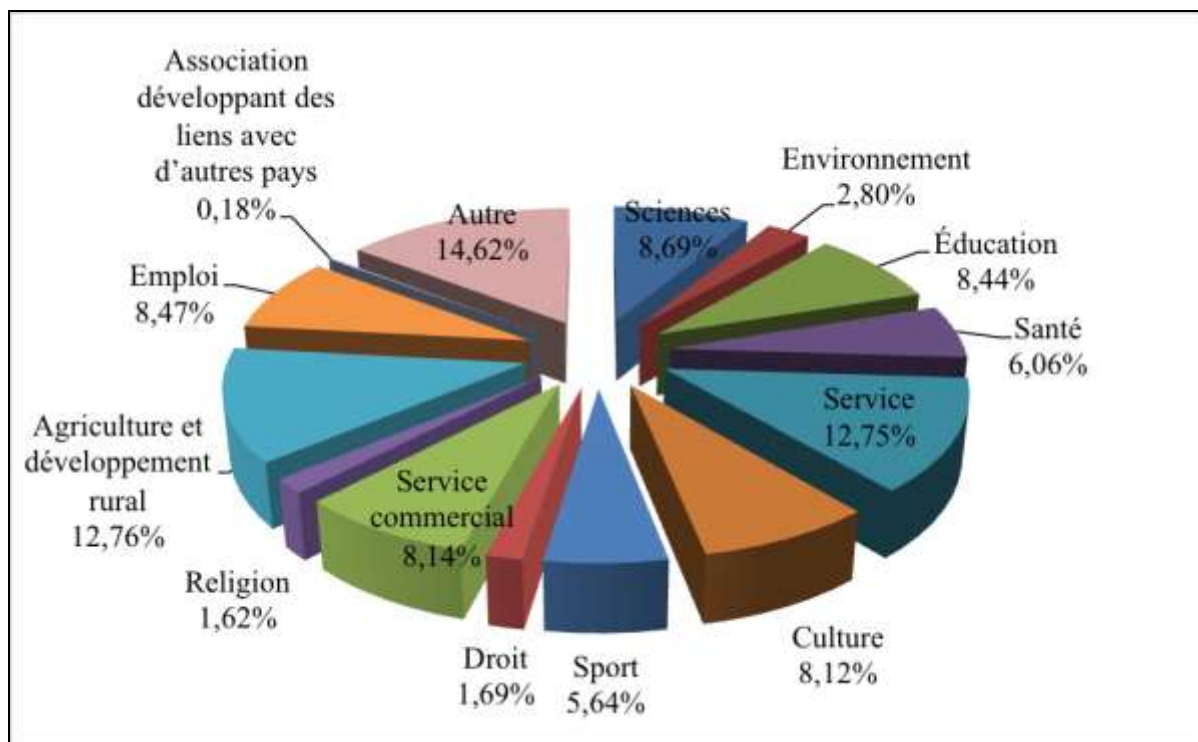
⁸²⁹ En Chine, la remise en cause du statut juridique de l'association chinoise date de 1988 lors du II^e plenum du XIII^e Comité central. L'année suivante, le ministère des Affaires civiles a décrété les «règlements pour l'inscription et la gestion des organisations sociales ».

⁸³⁰ En vertu de sa relative nouveauté et d'un certain flou entretenu délibérément par l'État, la définition de l'association suscite toujours de nombreuses controverses en particulier dans le champ de la sociologie chinoise. Afin de clarifier cette définition officielle qui reste encore trop générale, le sociologue Yu Keping (2006) propose une classification des ONG chinoises en neuf catégories distinctes : 1) les associations de regroupement de professionnels (armateurs, juristes, commerçants, etc.) ; 2) les associations caritatives (secourisme, soins gratuits, etc.) ; 3) les associations de regroupement scientifique (recherche sur le développement du Yangzi, athlisme, etc.) ; 4) les associations pour l'animation d'un quartier (Comité de copropriétaires du quartier, association de personnes âgées du quartier, etc.) ; 5) les associations consacrées aux loisirs (sport, photographie, chant choral, etc.) ; 6) les associations d'équipes d'entraide pour la défense d'une catégorie de personnes (Chinois d'outre mer de retour en Chine, immigrants, paysans, handicapés, etc.) ; 7) les associations d'offre de renseignements et d'informations (centres d'information, centres de consultation etc.) ; 8) les associations d'action sociale (aide à domicile, protection environnementale, etc.) ; 9) les organisations de masse (*renmin tuanti*) qui œuvrent dans l'ensemble des domaines du social et sont pilotées directement par le gouvernement. Source : YU Keping, «*Zhongguo gongmin shehui chengzhang de zhidu kongjian he fazhan fangxiang* » [L'institution et le développement de la société civile en Chine], *Xiandai shijie he shehui zhuyi* [Monde contemporain et socialisme], no. 1, 2006, pp. 37-38.

⁸³¹ Calcul effectué d'après le *Zhongguo minjian zuzhi baogao* [Rapport sur les organisations sociales chinoises 2007-2008], Shanghai, Shehui kexue wenxian chubanshe, 2007, p. 59.

⁸³² La notion de «troisième secteur »(ou «tiers secteur », «non-profit organisations »(*disan bumen*)), dans une perspective de développement de l'économie sociale, représente une force organisée différente de celle d'une entreprise et du service public. Cependant, cette force peut être mise en concurrence avec des établissements industriels et commerciaux, ou poursuivre les mêmes finalités que les organismes publics. Le concept de «troisième secteur » permet ainsi de cristalliser le phénomène de l'émergence des associations chinoises coexistant désormais avec les deux autres secteurs (privé et public).

Graphique 22 : La composition des activités des organisations sociales dans le bassin du Yangzi en 2007



Source : *Zhongguo minjian zuzhi baogao* [Rapport sur les organisations sociales chinoises 2007-2008], Shanghai, Shehui kexue wenxian chubanshe, 2007, p. 60.

Tableau 58 : Organisations sociales dans le bassin du Yangzi en 2007
(classées par type d'activités)

Type	Science	Environnement	Éducation	Santé	Service social	Culture	Sport	Droit	Service commercial	Religion	Agriculture et développement rural	Emploi	Association d'éloppant des liens avec d'autres pays	Autres
Shanghai	279	38	239	218	749	224	343	56	226	90	54	198	10	496
Jiangsu	1 657	602	1 584	894	1 997	1 315	842	214	1 495	239	2 646	884	52	2 301
Zhejiang	999	204	942	646	1 304	1 095	737	183	1 344	223	862	1 965	6	2 405
Anhui	795	136	723	498	748	713	340	153	595	97	1 327	451	8	1 307
Jiangxi	520	140	539	468	1 054	441	413	142	369	101	458	127	3	822
Hubei	662	140	636	616	1 137	694	359	122	736	110	1 240	656	9	1 767
Hunan	1 005	418	804	501	1 178	639	257	148	633	112	1 218	1 069	35	989
Chongqing	451	67	312	198	310	261	243	46	442	81	601	185	1	687
Sichuan	836	579	1 221	986	2 091	1 348	1 140	336	911	294	2 176	1 491	29	1 346
Total	7 204	2 324	7 000	5 025	10 568	6 730	4 674	1 400	6 751	1 347	10 582	7 026	153	12 120
Proportion dans le bassin	8,69 %	2,80 %	8,44 %	6,06 %	12,75 %	8,12 %	5,64 %	1,69 %	8,14 %	1,62 %	12,76 %	8,47 %	0,18 %	14,62 %

Source : *Zhongguo minjian zuzhi baogao* [Rapport sur les organisations sociales chinoises 2007-2008], Shanghai, Shehui kexue wenxian chubanshe, 2007, p. 60.

Compte tenu du caractère non lucratif de leurs activités, dans la vallée du Yangzi, les organisations sociales sont très limitées du point de vue de leur structure et de leur taille. Grâce à la déduction d'impôts et aux subventions accordées par le gouvernement, puis à la mise en pratique de petites activités rémunératrices, elles peuvent tout de même subsister. Généralement, la plupart de ces organisations ont une influence assez limitée. Les enquêtes menées par l'Institut de recherche de l'Université Tsinghua sur les ONG (1998) démontrent que 68,70 % des organisations sociales du Yangzi ont une influence au niveau municipal ou du district ; 8,60 % couvrent une province, mais seul 1,10 % exercent une activité dépassant deux provinces⁸³³.

Tableau 59 : Les ONG dans le bassin du Yangzi en 2007

Type	Organisation sociale	Fondation	Entreprise populaire non commerciale	ONG	
				Nombre total	Proportion dans le bassin
Shanghai	3 220	84	5 092	8 396	5,67 %
Jiangsu	16 722	144	11 504	28 370	19,17 %
Zhejiang	12 915	140	11 290	24 345	16,45 %
Anhui	7 891	19	4 056	11 966	8,06 %
Bas Yangzi	40 748	387	31 942	73 077	49,38 %
Jiangxi	5 597	12	4 039	9 648	6,52 %
Hubei	8 884	19	10 014	18 917	12,78 %
Hunan	9 006	71	4 028	13 105	8,86 %
Moyen Yangzi	23 487	102	18 081	41 670	28,16 %
Chongqing	3 885	14	2 811	6 710	4,53 %
Sichuan	14 784	50	11 703	26 537	17,93 %
Haut Yangzi	18 669	64	14 514	33 247	22,47 %
Total	82 904	553	64 537	147 994	

Source : *Zhongguo minjian zuzhi baogao* [Rapport sur les organisations sociales chinoises 2007-2008], Shanghai, Shehui kexue wenxian chubanshe, 2007, p. 59.

La répartition des ONG n'échappe pas aux inégalités socio-économiques qui s'étendent dans l'ensemble du bassin. Le nombre d'ONG du cours inférieur équivaut presque à celui, en nombre total, du cours moyen et supérieur du bassin (*cf.* tableau 59). De surcroît, dans le haut Yangzi, un grand nombre d'associations connaît des difficultés financières, tandis que, dans la région du delta du Yangzi, certaines associations jouent un rôle de plus en plus important en pratiquant des activités socio-politiques.

⁸³³ DENG Guosheng, *Fei yingli zuzhi pinggu* [L'évaluation sur les organisations non lucratives], Shanghai, Shehui kexue wenxian chubanshe, 2001, pp. 43-44.

Avec le développement économique et social accélééré certaines activités sociales spécifiques peuvent être organisées à l'échelle de l'ensemble du bassin. Souvent, ce sont les associations de masse ou les grandes organisations sociales, ayant une confédération au niveau national, qui assument cette fonction. En s'appuyant sur leurs sièges répartis dans les différents niveaux de collectivités locales, elles organisent des dialogues, des réunions, ou des conférences dans l'intention de renforcer les liens entre les divers acteurs pour animer le développement du bassin. À titre d'exemple, ces échanges peuvent être organisés une année entre les associations des courtiers en douane des neuf circonscriptions provinciales yangziennes, puis l'année suivante, c'est une réunion organisée par l'association d'armateurs des provinces riveraines yangziennes qui sera mise en place.

L'Association de la coordination du développement économique des villes riveraines du Yangzi (ACDEVRY)

Parmi les diverses associations contribuant au dynamisme social et économique du bassin du Yangzi en matière d'aménagement du territoire, l'Association de la coordination du développement économique des villes riveraines du Yangzi (ACDEVRY) (*Changjiang yan'an zhongxin chengshi jingji xietiaohui*) a l'emprise la plus importante. Grâce aux activités de cette association pilotée par la municipalité de Shanghai, un forum économique visant à articuler le développement de l'ensemble des villes riveraines yangziennes a lieu tous les deux ans depuis 1985. À l'heure actuelle, 33 villes sont devenues des membres permanents de cette association qui regroupe d'ailleurs un grand nombre de hanses, de guildes et d'entrepreneurs locaux. Aujourd'hui, les activités de l'ACDEVRY abordent dix domaines différents : l'exploitation du bassin du Yangzi, les transports fluviaux, l'organisation d'activités touristiques, la communication et l'information, l'investissement et la coopération financière, les recherches scientifiques, le service postal et les télécommunications, la coopération commerciale, l'approvisionnement et la logistique, et enfin la protection environnementale (introduite récemment). Afin de renforcer la coopération régionale, l'ACDEVRY a créé la Ligue d'information et de communication des villes riveraines du Yangzi, celle-ci se charge de diffuser les informations et les actualités pour qu'un public plus large puisse être informé du processus de développement du bassin.

Parmi toutes les ONG yangziennes, l'ACDEVRY est celle la plus axée sur le développement économique intégré du bassin. Au cours des vingt dernières années, avec Shanghai qui prend le pas sur Canton en devenant le pivot du développement économique de la Chine, de plus en plus d'entreprises chinoises ou étrangères se sont installées dans le delta

du Yangzi. Aujourd'hui, la concurrence des coûts de production et la réorganisation de la structure productive du bassin entraînent certaines logiques de modification de l'implantation des entreprises : de plus en plus d'entreprises ont par exemple décidé d'installer leurs sièges sociaux et leurs bureaux de recherches dans les grandes villes deltaïques, tandis que leurs usines, points de vente et ateliers, sont déplacés dans l'espace périurbain ou en pleine campagne du delta, voire délocalisés dans le cours moyen et le cours supérieur du bassin du Yangzi⁸³⁴. Pour gérer et organiser ces grandes entreprises, il sera insuffisant de s'appuyer uniquement sur le pouvoir de l'autorité locale. Ainsi, une organisation sociale à l'échelle régionale s'avère indispensable et urgente. La création expérimentale de l'Association régionale du regroupement de professionnels du delta du Yangzi, proposée par l'ACDEVRY, va indubitablement dans ce sens. Elle compte l'étendre plus tard à l'ensemble du bassin. Dès la mise en place de cette association en 2008, plusieurs corporations l'ont rejointe, notamment celles liées aux transports routiers et au bûton, ce qui lui confère un véritable rôle pionnier pour créer des associations régionales de regroupement de professionnels⁸³⁵.

Classée parmi les associations non gouvernementales, dans la pratique, l'ACDEVRY joue un rôle intermédiaire entre les autorités, les entreprises et la société dans le but d'impulser ou de favoriser la coopération économique et sociale entre villes riveraines. On peut lui envier ses liens privilégiés avec le Conseil des affaires d'État ou avec les diverses collectivités locales, mais dans le même temps, la nature de ses activités et son emprise sociale sont très proches de la ligne de conduite du gouvernement, dont elle dépend. Finalement, bien que l'ACDEVRY soit régulièrement en rapport avec les entrepreneurs et les autres organisations sociales, son attitude se calque fréquemment sur celle du gouvernement ; priment alors les ordres des autorités gouvernementales sur la volonté de représenter ou de défendre les intérêts de la société.

Le Conseil Shanghai / Hong Kong pour la promotion et le développement du bassin du Yangzi

Les ONG créées à l'échelle de l'ensemble du bassin sont encore très peu présentes, à quelques exceptions près comme le Conseil Shanghai / Hong Kong pour la promotion et le

⁸³⁴ Par exemple, tout en gardant son siège central à Shanghai et Pékin, le groupe Lafarge, dès 2006, a délocalisé ses usines dans la campagne de Chengdu et de Doujiangyan au Sichuan.

⁸³⁵ YANG Shunxiang, « *Changjiang yan'an chengshi de zhengfujian hezuo : cong zhengzhi jiaodu chufa de yanjiu* » [La coopération gouvernementale des villes riveraines yangziennes : Un angle de vue politique], *Chongqing daxue xuebao* [Journal de l'Université de Chongqing], vol. 15, no. 6, 2009, pp. 37-38.

développement du bassin du Yangzi⁸³⁶ (*Changjiang kaifa hugang chujinghui*), l'Association des producteurs de légumes du Yangzi (*Changjiang shucai xiehui*) et l'Association pour le développement économique et technologique du Yangzi (*Changjiang liuyu jingji jishu xiehui*).

Fondée en 1998, le Conseil Shanghai / Hong Kong pour la promotion et le développement du bassin du Yangzi a pour but de stimuler le développement du bassin en s'appuyant sur la coopération bilatérale de Shanghai et de Hong Kong⁸³⁷. En rassemblant les entrepreneurs et les financiers les plus importants ainsi que plusieurs grands conseils de commerce de Shanghai et de Hong Kong, l'association contribue à former les techniciens, à développer la logistique, à protéger l'environnement, à construire les communautés de quartier (*shequ jianshe*) et enfin à aider les entreprises ou les individus à investir dans les villes yangziennes⁸³⁸.

Depuis sa création, l'association a réussi à établir un partenariat entre le delta du Yangzi et la région urbaine de la baie de San Francisco par le biais d'échanges et de communications régulières en termes d'expériences et de méthodes d'urbanisation. Elle a ensuite mené plusieurs études en vue de créer un environnement propice aux actions d'investissements du bassin du Yangzi. Des études comme « Les recherches sur le pilotage de Shanghai dans le développement du bassin du Yangzi » et « Les stratégies pour le renforcement de l'attractivité des guildes shanghaiennes » ont été menées. En outre, l'association se charge de fournir des conseils, des études et des arguments avec les intentions suivantes : impulser la coopération entre Shanghai / Hong Kong et Chongqing pour stimuler le développement du cours supérieur du bassin ; renforcer le lien entre le port de Yangshan et les autres ports yangziens ou maritimes (Zhoushan, Anqing, Jiujiang, Nankin, Chongqing) en vue de construire la « voie d'eau d'or » du Yangzi et élargir la macro-région du delta du Yangzi (avec l'adhésion ou non de la province de l'Anhui à la région économique du delta du Yangzi)⁸³⁹.

En 2002, l'association a organisé un forum d'investissements pour le développement économique des villes riveraines du Yangzi. En renforçant la coopération entre ces villes, le

⁸³⁶ Par rapport à l'ACDEVRY, le Conseil Shanghai / Hong Kong pour la promotion et le développement du bassin du Yangzi est plus affranchi de la tutelle gouvernementale. Étant officiellement sous la tutelle de la municipalité de Shanghai, il est composé de 25 membres, dont 12 sociés à responsabilité limitée, deux organismes gouvernementaux shanghaiens, 6 guildes hongkongaises, une guildes shanghaienne, une banque shanghaienne et une banque hongkongaise, une association de recherche shanghaienne et enfin, l'université de Hong Kong.

⁸³⁷ Aujourd'hui cette coopération est élargie de manière multilatérale en englobant des associations internationales de l'Asie orientale, américaines et européennes.

⁸³⁸ YE Jiannong, *Changjiang sanjiaozhou de jingjifazhan yu qi shichang jingji chixu beijing* [Le développement économique du delta du Yangzi dans son contexte d'économie de marché], *Gangkou yu jingji* [Port et économie], no. 3, 2003, p. 12.

⁸³⁹ *Ibid.*

forum attire d'ailleurs l'attention de plusieurs associations étrangères de l'Asie orientale, de l'Amérique et de l'Europe. Ce type d'activités sert à affirmer l'influence internationale de l'association et à souligner une de ses missions fondamentales : favoriser l'intégration du développement économique du bassin dans la mondialisation.

Les diverses fonctions des ONG yangziennes

Dans le bassin du Yangzi, les diverses ONG, à travers leurs liens et complémentarités, permettent de rendre effective la participation des associations à la gouvernance du bassin. La plupart des ONG ont une échelle réduite et se consacrent à un domaine spécialisé. En tant qu'émanation spontanée de la société civile, leurs activités contribuent avant tout à la recherche de l'équité sociale : renforcer la coordination des groupes d'intérêt⁸⁴⁰ (*liyi tuanti*) ; améliorer les relations entre le gouvernement, les entreprises et la société et enfin réduire les inégalités socio-économiques.

Les ONG, d'une part, représentent une force sociale et disposent d'un pouvoir qui permet d'aider le gouvernement à faire appliquer ses directives ; d'autre part, elles possèdent diverses ressources sociales et d'abondantes informations ; mais surtout, elles s'évertuent à maintenir de bonnes relations dans différents domaines de métiers. Ainsi, les associations jouent un double rôle : au nom des habitants yangziens, elles revendiquent la démocratie, au nom du gouvernement, elles suppléent l'action du gouvernement pour ce qui est l'exécution de sa politique.

Ainsi donc, entre le gouvernement et les populations, les associations fonctionnent-elles comme des intermédiaires transmettant des avis et des propositions destinés aux divers groupes d'intérêts. Les enquêtes menées par l'institut de recherche de l'Université Tsinghua sur les ONG (1998) démontrent que plus de 60 % des ONG ont fait des recommandations à l'autorité centrale ou locale⁸⁴¹. En guise d'exemple, dans la vie quotidienne, dans le but d'améliorer les performances des communautés de quartier (*shequ jianshe*), les comités de résidents s'occupent de communiquer avec les habitants, de les informer et de transmettre leurs demandes et suggestions au gouvernement. Cette action permet une participation directe des habitants à la gestion urbaine de l'unité géographique du *shequ*⁸⁴².

⁸⁴⁰ Un « groupe d'intérêt » ou « groupe de pression » est un ensemble de personnes plus ou moins organisées qui ont pour but de défendre leurs intérêts particuliers, déterminés à promouvoir ou à empêcher des changements politiques auprès d'organismes publics, sans essayer d'être élus.

⁸⁴¹ DENG Guosheng, *op. cit.*, pp. 67-69.

⁸⁴² Le terme chinois de *shequ* peut être traduit par celui de « communauté de quartier », qui fait ressortir sa dimension géographique.

Les organisations sociales ont le pouvoir de mobiliser et d'organiser les ressources sociales⁸⁴³, en offrant à la société des services nécessaires. À travers l'organisation des activités de loisir, l'offre de formations, la création d'emploi, les œuvres caritatives, la protection sociale, les associations s'efforcent de résoudre les divers problèmes sociaux et de garantir l'intérêt public. À titre d'exemple, l'Association de l'assistance du service social de Chine s'associe aux bureaux des représentants locaux, pour exercer des responsabilités importantes comme l'assistance et l'accompagnement des populations déplacées à l'occasion des travaux du barrage des Trois Gorges.

Le développement durable représente également un autre centre d'intérêt pour les activités des associations du Yangzi. De l'action contre la pauvreté à l'amélioration du niveau de vie, de la protection environnementale à la conservation de l'énergie, un grand nombre d'associations contribue à rendre la société plus cohérente dans ses aspects écologiques et culturels. Citons pour exemple l'Association de conservation des espaces naturels et l'Association pour la protection du patrimoine et de la technologie de la Chine. Dans le cadre de la protection des vestiges culturels des Trois Gorges, elles ont mené à bien plusieurs conférences, colloques et débats critiques entre les chercheurs chinois ou étrangers et le public, en vue de trouver des solutions pour préserver le patrimoine des Trois Gorges et vulgariser les savoirs sur la culture du Yangzi.

En outre, les associations prennent en charge la lutte contre la pauvreté et prodiguent secours et assistance aux plus démunis. Dans le bassin du Yangzi, les associations caritatives portent secours aux sinistrés en cas de catastrophes naturelles. Pendant la grande inondation du Yangzi durant l'été 1998, et le tremblement de terre de Wenchuan en mai 2008, les diverses associations caritatives ont apporté un important soutien matériel, financier et humanitaire aux régions sinistrées. Elles sont une aide précieuse au gouvernement pour l'organisation des opérations en cas des catastrophes naturelles.

Enfin, dans le bassin du Yangzi, un grand nombre d'activités organisées par les associations dans le but de diffuser la culture du Yangzi (Association de la culture internationale par exemple) et de promouvoir le développement économique (Association pour le développement des échanges économiques et culturels par exemple) sont en plein essor. Notamment, les liens tissés entre les associations du bassin et celles d'autres provinces chinoises voire de pays étrangers, lui permettent d'intensifier leurs échanges avec le monde

⁸⁴³ Certaines organisations sociales caritatives disposent du pouvoir de collecter les fonds et de recueillir des dons par souscription. En outre, elles ont la capacité de rassembler les bénévoles et les spécialistes autour d'elles afin d'exercer les actions sociales.

extérieur afin de renforcer leur participation à l'économie de marché et leur intégration à la mondialisation.

VIII.3. Les synergies : un jeu d'intérêt entre les différents acteurs

Aujourd'hui, les différents acteurs politiques, économiques et associatifs, impliqués dans la gouvernance du bassin du Yangzi, suite à la politique de réforme économique et la politique de décentralisation qui leur confère la possibilité de devenir des entités économiques ou sociales relativement indépendantes, forment entre eux, pour des raisons politico-socio-économiques, des groupes d'intérêt ou des blocs de coalitions. Trois principaux types de groupement de pouvoir peuvent être identifiés : le groupe d'intérêt de l'administration, le partenariat pouvoir / entreprise et le front uni pouvoir / association.

VIII.3.1. L'ajustement des relations entrecroisées de « tiao » et de « kuai » au sein de l'administration

Aujourd'hui, la déficience institutionnelle du bassin du Yangzi est fondamentalement issue de sa structure administrative, où les liens à différents niveaux entre les départements de l'administration, les organes de l'État et les instances du Parti communiste, suivent un schéma complexe de relations d'autorité entre les lignes verticales et horizontales (*tiao kuai guanxi*) ; ce qui brouille les responsabilités et les relations de tutelle de la gouvernance. Au début de ce chapitre, nous avons développé les problèmes liés à la « dimension verticale » du système de gouvernance dans le bassin du Yangzi : antinomie entre les politiques nationales et infranationales, protectionnisme local flagrant, inégalités dans les services publics selon les provinces ou bien entre zones rurale et urbaine.

Résultat de la décentralisation, l'indépendance de la recette fiscale du gouvernement local provoque une évolution de l'organisation structurelle de l'administration du bassin qui joue à deux niveaux : le niveau provincial et le niveau local. Il ne s'agit pas d'une fracture structurelle à l'intérieur du gouvernement mais d'une division du travail plus nette entre les niveaux de l'administration subordonnée. Cette évolution se traduit d'une part par l'affaiblissement relatif du pouvoir central et de l'autre par une pratique du gouvernement local conduisant au renforcement du localisme. Au sein de l'administration, en vue de conserver le pouvoir suprême de l'autorité centrale et en même temps de stimuler le dynamisme du gouvernement local, l'évolution du régime économique et la réorganisation de la structure de gouvernance amènent à repenser les relations de « tiao » et de « kuai » qui

entravent lourdement la structure administrative du bassin. Dans ce cadre, l'établissement d'une bonne gouvernance exige notamment de faire en sorte que les administrations locales se conforment dans leur action aux priorités du bassin et disposent des ressources dont elles ont besoin pour assumer les fonctions qui leur sont assignées.

Effectivement, cette dislocation bassin / collectivités locales s'explique par une divergence d'intérêt économique entre autorité centrale et locale liée à une décentralisation «non institutionnelle»⁸⁴⁴. Fondamentalement, au sein du gouvernement, dans un groupe qui défend le même intérêt politique, leur objectif politique demeure unifié. L'amélioration de la performance du gouvernement a été permise par la mise en place de deux actions principales visant, d'une part, à améliorer la gestion des relations entre le pouvoir central et les autorités locales et, d'autre part, à renforcer la coordination entre les collectivités locales à l'échelon horizontal.

Parmi les efforts réalisés en vue d'améliorer les relations verticales d'autorité, le renforcement du macro-contrôle économique est un moyen efficace (à travers l'aménagement du territoire comme la création de la Nouvelle Zone de Pudong, la construction du barrage des Trois-Gorges par exemple). En s'appuyant sur la mainmise de la politique publique⁸⁴⁵, le mode d'organisation administrative et le système législatif et judiciaire, le macro-contrôle se traduit par une série de conduites que l'État impose au niveau de la mise en place de la politique fiscale, monétaire et des ressources. La méthode de macro-contrôle conduite par l'État central, est considérée aujourd'hui, comme l'instrument le plus déterminant pour atteindre l'objectif de développement du bassin du Yangzi et aboutir *in fine* à un espace véritablement unifié.

En outre, pour améliorer la coordination au sein de l'ensemble de l'administration, la tentative de renforcement de la coopération horizontale entre les autorités locales de même niveau, est également encouragée. Dans le bassin du Yangzi, la création de l'Association de la coordination du développement économique des villes riveraines yangziennes, qui permet de consolider la coopération entre les villes riveraines, constitue un exemple remarquable à cet

⁸⁴⁴ L'article 3 de la Constitution approuvée le 14 mars 2004 indique que «l'organisation interne du mouvement politique de la République populaire de Chine exerce le mode du centralisme démocratique ... le champ d'action exercé par l'autorité centrale et les autorités locales soumis à l'ordre unifié de l'État central. L'autorité centrale et les collectivités locales disposent respectivement du droit de relancer l'esprit d'initiative ... » À part cela, il n'existe aucune loi, ni réglementation, ni décret qui déterminent le champ d'application du pouvoir du gouvernement local. En outre, en dépit de la réussite amenée par la décentralisation économique, la réforme du système politique et la recomposition de la société civile ne sont pas à l'ordre du jour. Du point de vue du régime politique, il s'agit d'une décentralisation « non institutionnelle ».

⁸⁴⁵ En Chine, les politiques publiques (ou stratégie publique) se définissent comme un ensemble d'actions coordonnées, mises en œuvre par l'administration, le parti politique ou les institutions publiques, avec pour objectif de résoudre le problème lié au secteur public.

égard. En vue de sortir de l'entrave créée par l'« économie administrative », de plus en plus de collectivités locales se sont rendues compte que la coopération intra-régionale leur permettrait d'accroître leur pouvoir économique et politique par rapport à un choix de développement qui serait replié sur lui-même.

D'un point de vue global, sous contrôle du Parti communiste, l'ensemble des départements administratifs, des organes de l'État et des instances du PCC (Parti communiste chinois) constitue un éventail unifié en termes d'intérêt politique, ce qui permet d'amoindrir les conflits économiques et sociaux internes. Pour la plupart des chercheurs chinois, l'administration publique est l'instrument essentiel qui permettrait de désenclaver les régions yangziennes qui sont socio-économiquement enfermées⁸⁴⁶. En outre, l'action visant à améliorer les relations entre l'autorité centrale et les collectivités locales demeure actuellement au cœur de la question de la recherche de l'équité spatiale de l'ensemble du bassin du Yangzi.

VIII.3.2. Le partenariat pouvoir / entrepreneur

Le « cercle de prospérité écommun » du gouvernement local et des entreprises

Sous l'influence de l'économie de marché et conduite par le gouvernement au niveau central et local, la modernisation du bassin du Yangzi est assurée par la mise en place progressive de certaines institutions (la Commission des ressources en eau du Yangzi par exemple). Après la dévolution par l'État de responsabilités et prérogatives aux autorités locales, compte tenu de la décentralisation qui a pour conséquence d'interrompre les investissements de l'État destinés aux gouvernements locaux et de la mise en place de l'économie de marché qui démunie le gouvernement local d'un pouvoir de contrôle direct du marché et des ressources, désormais, l'autorité locale doit se charger de trouver par elle-même des ressources et d'attirer les investissements. Ainsi, dans le cadre de sa participation aux activités économiques, le gouvernement local doit-il chercher des appuis financiers solides en sollicitant les entreprises. Parallèlement, ces dernières cherchent à se placer sous l'égide du gouvernement local pour maximiser leur profit à travers une concurrence imparfaite, revendiquant également le statut de partenaire économique du gouvernement local. Par conséquent, entre celui-ci qui tient en main le pouvoir politique et le groupe d'entreprises possédant le capital, il se forme une véritable « coalition croissante » (*growth coalition*) qui

⁸⁴⁶ YANG Shunxiang, *op. cite.*, pp. 17-19.

de concert, assume le mécanisme des opérations de l'économie locale. En même temps, cette alliance leur permet d'acquiescer respectivement des intérêts maximums.

À titre d'exemple, la Compagnie de développement du fleuve Yangzi (CDFY) (*Yangtze River Economy Unites Development (Group) CO.,Ltd.*), la plus grosse société à l'échelle du bassin, composée de 288 actionnaires, n'est pas une simple société par actions. En effet, depuis sa création, elle est sous l'égide d'un groupe de gouvernements riverains qui, actuellement, compte 31 membres. En 1992, conformément à la stratégie de la création de la Nouvelle Zone de Pudong, les municipalités de Shanghai, Nankin, Wuhan et Chongqing associées à la Banque des Communications de Chine ont créé la CDFY, dont les activités abordent le commerce, les investissements, les services et la logistique pour garantir le développement du bassin. Cependant, la CDFY ne participe pas à la concurrence équitable de marché puisque sa relation particulière avec les gouvernements locaux lui offre la priorité et les avantages lorsqu'elle est en compétition avec d'autres concurrents⁸⁴⁷. Dans la pratique, tous les deux ans, une réunion organisée par la CDFY se tient en place avec les gouverneurs locaux et les entrepreneurs concernés dans le but d'améliorer la coordination des divers membres politiques et économiques. La CDFY est un véritable « fruit » né de l'association des gouvernements locaux et des entreprises dans le cadre de l'édification du « cercle de prospérité commun » du gouvernement et des entreprises du bassin du Yangzi.

La mise en place du couple « cadre-entrepreneur »

Ce phénomène de « coalition croissante » formée par le gouvernement local et les entreprises est rendu possible essentiellement par le fait que le régime communiste admet l'adhésion d'une classe d'entrepreneurs capable et digne de foi à un front uni⁸⁴⁸ politique et économique. La démarche d'un régime communiste qui cherche à restructurer et donner vie à une « classe capitaliste » semble *a priori* bien paradoxale⁸⁴⁹, cependant, la réforme économique de la Chine a dépassé le cadre du communisme orthodoxe, et intègre désormais les entrepreneurs dans leur corps social et politique au service de l'économie de marché

⁸⁴⁷ YANG Shunxiang, *op. cit.*, p.21

⁸⁴⁸ Inventé par Lénine, la doctrine du « front uni » est reprise par Mao Zedong en tant qu'une des trois tactiques (les deux autres sont : la lutte des classes et le développement du PCC) les plus importantes pour la révolution démocratique de la Chine. Aujourd'hui le nouveau concept de front uni invite à penser plus à la recomposition sociale qu'à la lutte des classes. En 2006, la promulgation de l'« Avis sur la consolidation et le développement du front uni du nouveau siècle » par le PCC souligne que le PCC intègre les « nouvelles couches sociales » dans son corps social et politique.

⁸⁴⁹ BERGERE Marie-Claire, *op. cit.*, 2007, p. 257.

socialiste. En 2001, l'introduction de la doctrine des « trois représentations »⁸⁵⁰ par Jiang Zemin fournit la justification théorique de cette décision. Cette politique contribue à « adapter le Parti au temps présent » et le mettre à la tête de toutes les forces capables d'aider la Chine à triompher dans un monde en proie à une compétition économique de plus en plus intense⁸⁵¹.

Les entrepreneurs aussi bien des sociétés individuelles, des PME (petites et moyennes entreprises) que des grandes entreprises étatiques ou internationales, font partie de la première génération des « classes moyennes »⁸⁵² (ou « couches intermédiaires ») (*zhongchan jieji*), et sont un véritable produit de la réforme économique. En effet, leur apparition ne correspond pas à une maturation de véritables entrepreneurs, mais découle de la volonté politique directe d'un Parti / État. Dans un souci de rattrapage économique et de renforcement national, l'État favorise la création d'une classe capitaliste par la transformation de nouveaux entrepreneurs chinois. Aujourd'hui, ce sont eux les acteurs les plus importants et les plus prestigieux du nouveau capitalisme chinois. Leur pouvoir et leur légitimité reposent non seulement sur la propriété des moyens de production, mais aussi sur leur compétence de gestionnaires et de techniciens ainsi que sur leur appartenance aux cercles des élites officielles, sans oublier leurs relations avec les différents échelons de la bureaucratie⁸⁵³.

Sur la scène politique chinoise, le Parti communiste reste toujours au cœur du pouvoir dans la mesure où l'accès à la décision politique des autres partenaires (Conférence populaire consultative du peuple chinois (CPCPC), les partis démocratiques, par exemple) reste assez marginal. L'ouverture de ses rangs aux entrepreneurs lui permet de créer une image à la fois symbolique et concrète en perpétuant sa domination. Du côté des entrepreneurs, cette adhésion à l'appareil du Parti / État apporte immédiatement des avantages concrets tels que l'accès aux crédits bancaires, l'obtention de licences, la concession de monopoles qui leur ouvrent la voie du succès économique. À plus long terme, ils pourront profiter de leur insertion institutionnelle pour infléchir la politique gouvernementale⁸⁵⁴ et faire adopter des mesures propres à améliorer le fonctionnement du secteur productif. Ainsi le PCC encourage-

⁸⁵⁰ La politique des « trois représentations » introduite par Jiang Zemin (dans son discours du 1^{er} juillet 2001) souligne que le PCC représente non seulement le prolétariat (ouvriers et paysans), mais aussi les « forces productives avancées », les « forces culturelles avancées » (scientifiques et intellectuels) et la « grande majorité du peuple ». Les « forces productives avancées » englobent les entrepreneurs privés, les gestionnaires des entreprises étrangères, les micro-entrepreneurs, les propriétaires de compagnies privés, les employés d'associations, les travailleurs en *free lance*. L'interview du vice-président du département du Front uni du Comité central du PCC, dans l'émission de la BBC *Political file* du 2 mars 2007.

⁸⁵¹ DOROTHY Solinger, « State and Society in Urban China in the Wake of the 16th Party Congress », in *The China Quarterly*, no. 176, 2003, pp. 943-059, reprise par M-C Bergère, *op. cit.*, p. 393.

⁸⁵² Les classes moyennes chinoises regroupent les entrepreneurs privés, les techniciens des nouvelles technologies et les gestionnaires de compagnies publiques chinoises.

⁸⁵³ BERGERE Marie-Claire, *op. cit.*, 2007, p. 329.

⁸⁵⁴ *Ibid.*, pp. 330-364.

t-il les nouveaux entrepreneurs à consolider leur identité et leur position parfois en passant des compromis avec lui, en s'alliant, ou bien en se soumettant à ses décisions.

Dans le bassin du Yangzi, l'entreprise qui n'entretient pas de relations avec les milieux officiels, est une espèce rare, puisque le succès passe forcément par le soutien des instances officielles. Aujourd'hui, beaucoup de dirigeants d'entreprises sont d'anciens cadres administratifs⁸⁵⁵. Les entrepreneurs célèbres peuvent être honorés par les instances officielles du titre de conseiller. On compte plus du tiers des entrepreneurs qui remplissent des fonctions dans les organisations locales, provinciales voire nationales de la CPCPC ainsi que du PCC. Dans les provinces, il arrive que le PCC confère aux entrepreneurs les plus méritants selon lui, un rang équivalent à celui de vice-gouverneur de province⁸⁵⁶. On peut aussi noter l'existence fréquente de cadres administratifs et techniques locaux, qui occupent à temps partiel, des fonctions dans les entreprises (le plus souvent publiques). De cette manière, se forme une catégorie nouvelle, le couple «cadre-entrepreneur», qui permet de créer une relation constamment entretenue entre administrateurs et opérateurs du secteur productif.

Aujourd'hui, le mouvement de transformation des entreprises chinoises coïncide avec une tradition de capitalisme bureaucratique, ce qui crée un environnement politico-économique où les cadres dirigeants et les entrepreneurs sont en étroite collaboration au bénéfice de la gouvernance locale dominée par les élites issues du couple cadre / entrepreneur. Le pouvoir des entreprises découle ainsi de la nomination et de la protection officielle.

VIII.3.3. La raison d'être essentielle des organisations non gouvernementales : superviser ou être supervisés ?

Les activités des nouvelles associations yangziennes abordent presque tous les domaines sociaux et peuvent être considérées comme un prétexte à la démocratisation de la vie socio-politique du bassin. Il n'en reste pas moins que, dans la pratique du développement du bassin, les ONG représentent les intérêts véritables de leurs membres et permettent de résoudre les problèmes concrets qui se posent à eux. Ces liens profonds qui permettent d'accroître leur influence dans la société ont été rapidement perçus par l'État. En vue de tirer profit de ces associations, il arrive donc fréquemment qu'elles soient entendues et suivies par les pouvoirs

⁸⁵⁵ Selon une enquête de 1996, la moitié des entrepreneurs privés auraient été à l'origine des cadres urbains ou de communes populaires. (Enquête citée d'après SUN Wenbin et WONG Suyun, «*Zhongguo xiandai siren qiye de fazhan : genji, zhidu he juxian* » [Le développement des entreprises privées contemporaines en Chine : Fondement, institution, et limites], *Zhongguo fenxi* [Analyses sur la Chine], vol. 2, no. 2, 2002, pp. 65-91.

⁸⁵⁶ Le milliardaire Xu Guanju, patron du groupe chimique Chuanhua, est désigné comme vice-président de l'Assemblée provinciale de la CPCPC au Zhejiang, et le grand fabricant de motocyclettes du Sichuan, Yin Mingchan, prend la tête de l'Assemblée municipale de la CPCPC à Chongqing. Source : LAWRENCE Susan, *A red Capitalist's Long March to Success*, FEER, 27 mars 2003, p. 31.

publics. On peut se demander néanmoins lorsque le problème de la « défaillance du gouvernement » se pose, si les associations du bassin du Yangzi sont prêtes à assumer ces fonctions ? Comment articuler la relation entre les associations et le pouvoir politique dans le cadre de l'aménagement du bassin du Yangzi ? Peut-on réellement qualifier d'ONG les associations chinoises ? Ces questions se nourrissent des relations complexes entre le pouvoir politique et les associations chinoises.

Une incorporation sociale et politique

En principe, les ONG sont produites par la société civile. Cependant, en est-on réellement en Chine au stade de la société civile ? Le statut des ONG est caractérisé par une ambivalence certaine. Suivant les recherches de Yu Keping, du fait de la domination du régime politique par le Parti communiste, l'indépendance des associations mais aussi leur légitimité leur représentativité et leur capacité à dialoguer avec le pouvoir, ne sont pas encore complètement établies⁸⁵⁷. Actuellement, la plupart des associations chinoises entretiennent avec le pouvoir des rapports de bon voisinage. Les organisations de masse et les comités de résidents en sont un cas particulièrement représentatif.

Financées par l'État, les organisations de masse qui sont installées dans la société chinoise depuis l'époque maoïste ont un ancrage au niveau national et local. Selon l'étude de Jürgen Domes, les organisations de masse chinoises font partie des sept cercles concentriques qui participent à la décision politique en Chine⁸⁵⁸. Sur l'ensemble du territoire, environ 200 organisations de masse nationales avec leurs bureaux de représentants répartis dans toutes les collectivités locales œuvrent dans l'ensemble des domaines sociaux.

Dues à la diversité et la mobilité des activités sociales, certaines organisations de masse peuvent se former en groupe intra-élitaire particulièrement puissant et actif puisqu'étant capable d'influencer la décision politique du PCC. Ces organisations de masse sont déterminées, soit par une origine régionale commune (*tongxiang*) (Communauté des shanghaiens par exemple), soit par une formation commune (*tongxue*) (Association de la Chambre de Commerce de Chine des diplômés des universités occidentales par exemple) ou par une activité commune dans les appareils administratifs, politiques ou militaires (*tonghang*) (l'Association des liens entre les maires des villes riveraines du Yangzi par exemple). Dans le

⁸⁵⁷ YU Keping, *op. cit.*, p. 39.

⁸⁵⁸ Dans son étude sur la société politique chinoise, Jürgen Domes identifie sept cercles concentriques de la périphérie vers le centre : 1) l'ensemble de la population adulte, 2) les organisations de masse officielles, 3) les membres du Parti communiste chinois, 4) les cadres, 5) les destinataires des documents internes du Parti communiste, 6) les cadres dirigeants, et 7) l'élite dirigeante. Domes Jürgen, « La société politique », in Bergère Marie-Claire, dir., *op. cit.*, 1990, pp. 239-251.

bassin du Yangzi, les organisations de masse qui exercent le plus d'influence sont : la Fédération des syndicats chinois, la Ligue des jeunesses communistes chinoises, la Ligue des étudiants chinois, la Fédération nationale des femmes, la Fédération chinoise de l'industrie et du commerce, la Ligue des cercles littéraires et artistiques, et la toute nouvelle Organisation nationale des entreprises individuelles. Leur succès et leur montée en puissance dans la société ne sont pas le résultat de la contingence, puisque les regroupements de ressortissants d'une même province parlant souvent le même dialecte, exerçant le même métier constituent une tradition ancienne de la culture politique chinoise.

Bien que ces organisations de masse soient définies par l'État chinois comme des associations non gouvernementales, leur fonctionnement est dicté par les décisions de leur hiérarchie, héritage de la structure administrative gouvernementale. Dans la pratique, un grand nombre d'organisations sociales⁸⁵⁹ ont emprunté la structure administrative organisée depuis le niveau national jusqu'au niveau local (provincial, municipal et de district voire de quartier) et fonctionnent comme les services publics (*cf.* tableau 60). À titre d'exemple, l'association des armateurs du Yangzi dépend de l'association des armateurs de Chine. Au sein de sa hiérarchie, cette association est composée de plusieurs associations de niveau provincial et peut se diviser encore en suivant le modèle de la structure administrative de la collectivité. Législativement, les activités des organisations sociales de chaque niveau administratif sont indépendantes les unes des autres et ne sont pas réellement limitées par leur hiérarchie. Cependant, leur activité autonome accompagnée de leur structure organisationnelle hiérarchisée, va se servir du renforcement du pouvoir gouvernemental pour mettre en place l'ordre social désiré. Ceci se manifeste souvent lorsque les hauts fonctionnaires du gouvernement se retrouvent aussi à la tête des associations⁸⁶⁰.

De plus, l'implantation de cellules du PCC à l'intérieur d'organisations de masse est strictement imposée. Suivant les chiffres indiqués dans le tableau 61, en 2007, dans le bassin du Yangzi, parmi 147 994 ONG, 10,87 % sont équipées d'une cellule du Parti communiste, toutefois, ce chiffre devrait s'élever théoriquement à 28,32 %. De ce fait, les associations chinoises sont plus ou moins marquées par une empreinte politique.

⁸⁵⁹ Au niveau national, il existe près de 200 associations qui propagent leurs ramifications aux différents niveaux inférieurs.

⁸⁶⁰ Le rapport du PCC de 1998 souligne l'importance de la séparation entre le PCC et les associations (*Zhengshe fenli*). Il stipule que les cadres du PCC qui sont supérieurs au grade *chu*, ne sont pas autorisés à détenir de poste dans les ONG. Dans la pratique, pour la plupart des associations importantes, leurs dirigeants sont exclusivement soit des cadres retraités, soit des anciens fonctionnaires qui sont attachés à l'administration de manière spécifique après la réforme institutionnelle.

Tableau 60 : Le nombre d'organisations sociales dans le bassin du Yangzi (classement suivant la division administrative)

Province	Organisation sociale	Niveau provincial	Niveau municipal	Niveau du district
Shanghai	3 220	1 059	-	2 161
Jiangsu	16 722	867	4 508	11 347
Zhejiang	12 915	848	3 557	8 510
Anhui	7 891	765	2 762	4 363
Jiangxi	5 597	580	1 584	3 333
Hubei	8 884	765	2 665	5 454
Hunan	9 006	707	2 934	5 365
Chongqing	3 885	794	-	3 091
Sichuan	14 784	1 025	3 596	10 163
Total	82 904	7 410	21 606	53 787

Source : *Zhongguo minjian zuzhi baogao* [Rapport sur les organisations sociales chinoises 2007-2008], Shanghai, Shehui kexue wenxian chubanshe, 2007, p. 61.

Tableau 61 : Le nombre d'ONG dans le bassin du Yangzi en 2007

Type	ONG		
	Total	Nombre de cellules du PCC	
		qui auraient dû être créées à ce jour	réellement créées à ce jour
Shanghai	8 396	6 258	3 353
Jiangsu	28 370	4 137	1 560
Zhejiang	24 345	5 826	4 311
Anhui	11 966	2 972	516
Haut Yangzi	73 077	19 193	9 739
Jiangxi	9 648	2 465	364
Hubei	18 917	8 716	3 201
Hunan	13 105	3 645	1 543
Moyen Yangzi	41 670	14 826	5 108
Chongqing	6 710	1 687	131
Sichuan	26 537	6 202	1 113
Bas Yangzi	33 247	7 889	1 244
Total	147 994	41 908	16 092

Source : *Zhongguo minjian zuzhi baogao* [Rapport sur les organisations sociales chinoises 2007-2008], Shanghai, Shehui kexue wenxian chubanshe, 2007, p. 62.

En outre, selon la définition officielle, le comité de résidents est une ONG et relève du statut d'« organisation autonome de base des masses » (*qunzhong zizi zuzhi*), alors qu'en réalité en matière de financement et de statut politique, il reste largement supervisé par l'administration locale au niveau du bureau de quartier (*jiedao banshichu*) dans l'espace urbain, et du bureau du villageois en zone rurale. Les interactions entre les comités et leurs ressortissants gouvernementaux permettent alors l'émergence de nouvelles formes de gouvernamentalité au niveau du quartier (ou du village). Dans un certain sens, on peut considérer le comité de quartier comme une sorte d'organisation semi-officielle (GONGO *Government-operated Non-governmental organization*).

En effet, en Chine, la plupart des ONG sont originaires de l'organisme gouvernemental ou de l'entreprise publique. C'est grâce à la réforme institutionnelle qu'officiellement, elles se séparent de la tutelle du gouvernement. Les enquêtes menées par l'institut du management public de l'Université Tsinghua démontrent qu'en 2003, 24,90 % des entreprises populaires chinoises non commerciales sont issues d'entreprises publiques⁸⁶¹. Quant aux organisations sociales les plus importantes, telles que les organisations de masse ou les organisations de groupement de professionnels, la majorité d'entre elles est créée directement par le gouvernement chinois.

Aujourd'hui, comme la structure politique chinoise reste encore extrêmement centralisée, la mise en place des ONG dépend de leurs relations avec les autorités politiques pour l'obtention d'un statut, d'une légitimité et de financements. À l'heure actuelle, l'enregistrement des ONG est soumis à toute une série de conditions résumées dans les ordonnances de 1998. Ceci implique que la plupart des associations chinoises à but non lucratif fonctionnent de manière semi-gouvernementale en conservant un lien tangible avec le gouvernement. Quant aux nouvelles ONG plus « révolutionnaires » nées spontanément de la société le critère de leur enregistrement déterminé par l'autorité administrative ne favorise guère leur existence⁸⁶². La politique sociale actuelle est un régime qui réprime toute association non autorisée, surtout lorsque celle-ci vise à rassembler des mécontents et à coordonner leurs revendications⁸⁶³. Par conséquent, les ONG chinoises reconnues par l'État sont des « produits dérivés » du gouvernement (*paichu jigou*), et leurs activités représentent effectivement une prolongation du fonctionnement gouvernemental dans la société

⁸⁶¹ DENG Guosheng, *op. cit.*, p. 43.

⁸⁶² Seules les organisations sociales de « loisirs » peuvent relativement facilement obtenir leur statut juridique. Source : Li Yiyi, « *Xiandai shehui tuanti zai nongcun fazhan shangsheng yinsu de yanjiu* » [Recherche sur les facteurs de croissance des organisations non gouvernementales modernes dans la campagne], *Renwen kexue xuebao* [Journal des Sciences humaines], no. 1, 2004, pp. 29-31.

⁸⁶³ BERGERE Marie-Claire, *op. cit.*, p. 301.

Au surplus, pour des raisons diverses, beaucoup d'associations enregistrées reçoivent des fonds publics et toutes relèvent d'une unité de parrainage : organisme du Parti ou bureau gouvernemental⁸⁶⁴. Ainsi, les activités des ONG chinoises s'exercent uniquement dans les domaines autorisés à la fois par la société et le gouvernement. Autant dire que leur capacité de surveillance du pouvoir politique est considérablement réduite. En Chine, si la mise en place de l'ONG est un produit spontané issu de l'économie de marché, elle est aussi étroitement contrôlée par le gouvernement.

De ce fait, nous pouvons conclure que les ONG chinoises présentent une série de caractéristiques ambivalentes : une structure semi-gouvernementale et semi-naturelle ; une activité semi-administrative et semi-autonome ; une emprise semi-sociale et semi-politique. Leur mise en place dans la société est généralement contrôlée peu ou prou par le gouvernement.

Du front uni au « para-corporatisme »

Somme toute, aujourd'hui, dans la société chinoise, du fait de la restriction de la démocratie libérale et de la démocratie participative, la politique autoritaire de l'État / Parti communiste permet au gouvernement de continuer à contrôler une partie de la vie sociale. Néanmoins, grâce à un privilège gouvernemental, certaines associations ont réussi à accéder à un statut particulier et s'inscrivent dans la société en jouant un rôle intermédiaire entre le gouvernement et la population. Dans la réalité la légitimité accordée par le gouvernement aux ONG traduit la mainmise de l'État et son monopole sur l'exercice du pouvoir politique et en effet, il est exclu que les ONG viennent contrarier la vie politique. L'État chinois dispose donc à la fois du droit de représentation unique et du droit d'intervention et de contrôle sur les ONG. Ainsi leurs décisions et leurs activités conservent une place déterminante dans l'établissement et la mise en œuvre de la politique publique chinoise. De surcroît, l'ancrage des associations dans la société permet aux autorités un contrôle facile des activités des diverses communautés d'intérêt⁸⁶⁵ et représente pour l'État un moyen de canaliser les retombées sociales d'une croissance économique qu'il ne contrôle que partiellement. En

⁸⁶⁴ Selon le « règlement pour l'inscription et la gestion des ONG » déclaré en 1998, l'instauration d'une ONG doit respecter impérativement une double unité de parrainage, dont un organisme qui gère l'inscription et la gestion de l'association (c'est le ministère des Affaires civiles (*minzhengbu*) et ses bureaux de représentants locaux qui prennent cette responsabilité) et une unité de travail ou un organisme gouvernemental qui prend en charge leurs activités professionnelles (*yewu zhuguan bumen*). Ainsi, les unités de parrainage des ONG sont exclusivement composées d'organismes gouvernementaux, ce qui suscite une grande difficulté pour l'accession au statut légitime des organisations sociales *stricto sensu* qui n'ont guère de rapport avec le gouvernement.

⁸⁶⁵ Une « communauté d'intérêt » est un groupe composé d'individus qui partagent soit une identité soit des expériences et des préoccupations.

définitive, les rapports entre les associations et le pouvoir politique s'établissent en une ligne de front uni, «se déployant le long de frontières mouvantes et floues, propices aux pénétrations réciproques »⁸⁶⁶.

Ainsi, strictement parlant, sur toutes les associations yangziennes non gouvernementales, aucune ne correspond aux critères occidentaux de définition d'une ONG. Cependant, le fait est également vrai que les associations possèdent un nouveau mécanisme fonctionnel et exercent une influence sociale naturellement différente de l'emprise du gouvernement et de l'entreprise sur la société. De ce fait, un certain nombre de chercheurs comme Kang Xiaoguang (2007) et Marie-Claire Bergère (2007) ont estimé qu'en Chine, la personnalité et le rôle autonome de l'ONG chinoise sont faibles dans la société. Pour mieux se conformer à la situation actuelle du «troisième secteur » chinois, Kang Xiaoguang a souligné que la définition de l'ONG chinoise doit être assouplie, en mettant davantage l'accent sur sa valeur non lucrative au lieu de son statut politique. Pour la qualification de la nouvelle ONG chinoise, il a inventé le terme de «para-corporatisme⁸⁶⁷ », qui permet de mieux révéler le phénomène de l'incorporation influente des pouvoirs sociaux et des politiques dans la société chinoise.

En somme, bien que pendant ces vingt dernières années, l'évolution et les succès des ONG yangziennes soient perceptibles pour ce qui est de leurs activités au sein de la société, leur taille, leur nombre et leur influence sociale demeurent encore faibles, du fait de leur statut social qui dépend d'une décision politique. Les difficultés financières, les dépendances vis-à-vis du gouvernement et la nature des relations avec le PCC, font qu'elles ne sont pas encore devenues un véritable acteur indépendant dans la participation à la gouvernance du bassin, mais forment une entité qualifiée de «para-corporatiste ». La subordination des ONG au contrôle du pouvoir gouvernemental s'est répercutée sur leur influence sociale et affaiblit leur rôle dans leur revendication démocratique et leur participation à l'aménagement du bassin du Yangzi.

⁸⁶⁶ BERGERE Marie-Claire, *op. cit.*, p. 269.

⁸⁶⁷ Le «corporatisme » est un terme faisant référence à deux concepts. Il s'agit d'abord d'une doctrine économique et sociale basée sur le regroupement de différents corps de métiers au sein d'institutions défendant leurs intérêts. Par extension, ce terme qualifie aussi l'utilisation de pouvoirs économiques, sociaux et politiques pour créer des corporations puissantes et influentes.

Conclusion de la troisième partie

Aujourd'hui, la gouvernance moderne du bassin du Yangzi a franchi le seuil d'un mode de régulation gérée uniquement par la strate administrative, avec un mouvement de multiplication des acteurs impliqués dans la décision, elle s'ouvre aux acteurs économiques et sociaux impliqués dans cette co-construction d'un bassin unifié. Au-delà d'une gestion administrative, la gouvernance du bassin du Yangzi doit concilier d'ailleurs les nouvelles forces en concurrence que sont les différentes entités économiques (entreprises) et sociales (organismes sociaux). Ainsi la gouvernance du bassin du Yangzi concerne-t-elle non seulement les institutions publiques (État, collectivités régionales et locales), mais aussi les sociétés par actions (actionnaires des entreprises) et les organismes sociaux. Sur le plan pratique, désormais, il est nécessaire de se pencher sur les structures et les regroupements de ces divers acteurs. De leur mode de fonctionnement et de leur coordination dépend une gouvernance territoriale efficace du bassin du Yangzi.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Un espace yangzien en gestation

Dans le cadre de cette recherche, nous nous sommes attachés à montrer les originalités et les spécificités de l'espace du bassin du Yangzi en nous interrogeant notamment sur la structure et le mode de fonctionnement de ce vaste espace. Tout au long de nos recherches, le Yangzi a été envisagé comme fil conducteur de l'unité de cet espace assigné. La linéarité du Yangzi a été mise en avant comme système hydrographique structurant, à l'origine de l'éclosion d'une civilisation fluviale et de l'ordonnancement des activités économiques et des stratégies politiques. Cette idée fondamentale d'unité de l'espace yangzien doit être confrontée, sous ses divers aspects au regard de la réalité actuelle, aux contraintes présentes et à venir, pour mieux répondre aux interrogations qui ouvraient ce travail.

Un espace yangzien en recomposition

Grâce à la mise en place de la politique d'aménagement du territoire et dans le contexte d'une économie de marché ouverte sur le monde extérieur, après ces vingt dernières années d'évolution, l'espace socio-économique du bassin du Yangzi s'est profondément transformé dans les faits suivants :

- tout d'abord, ce sont les espaces urbains qui sont les vitrines des rapides mutations territoriales du bassin. Les stratégies de développement urbain renouvelées venant encadrer la métropolisation (mégapolisation) et le développement sous forme de régions urbaines ont permis de restructurer l'armature urbaine du bassin et d'attribuer aux pôles urbains de nouvelles vocations territoriales afin d'incarner un réel pouvoir urbain et d'organiser l'espace ;
- ce processus d'urbanisation généralisée a entraîné également la modification des liens entre les espaces urbain et rural au profit d'une ascension du pouvoir des villes, une imbrication des fonctions des espaces périurbains et en même temps une marginalisation partielle des campagnes yangziennes ;
- parallèlement au développement de l'espace urbain, des politiques territoriales pour renforcer le lien entre ville et campagne et reposant sur l'industrialisation rurale et une stratégie de développement des petites villes et bourgs ont été mises en place, avec des conséquences socio-économiques profondes sur l'organisation spatiale du bassin du Yangzi ;
- grâce à d'abondantes ressources hydriques, l'aménagement du bassin du Yangzi est également soutenu par une exploitation intensive de ses ressources en eau, notamment dans le domaine de l'exploitation de l'hydroélectricité, l'approvisionnement en eaux des espaces urbains et le développement de la navigabilité. La mise en place d'une série de grands travaux publics en matière d'exploitation des ressources en eau, sous la direction de l'État central,

constitue un mode de contrôle territorial efficace, et ses répercussions sont à la fois économiques, sociales et environnementales.

- le renforcement de l'industrialisation et de l'urbanisation dès l'ouverture du bassin en 1992 permet aujourd'hui l'émergence d'un corridor industriel s'étendant tout le long du Yangzi. Dans le bassin, le développement industriel se distingue par les traits suivants : la politique de l'ouverture et la planification économique provinciale orientent l'industrialisation de chaque province yangzienne ; l'industrie lourde est très présente dans l'ensemble du bassin du Yangzi ; des initiatives pour remédier à la dispersion des activités industrielles commencent à se mettre en place. Aujourd'hui, entre Shanghai et Tongling, la densité du réseau de transport et la répartition des entreprises industrielles permettent d'identifier une véritable région industrielle puissante qui fournit en 2009 un quart de la production industrielle du pays. Dans les haut et moyen Yangzi, pilotée par les puissantes villes industrielles de Wuhan et Chongqing, l'implantation des industries des provinces riveraines commence de plus en plus à se concentrer sur l'axe de développement industriel le long du Yangzi. L'ensemble de cet axe contribue à créer un couloir de développement industriel transversal pour diffuser les influences économiques du delta du Yangzi vers les régions intérieures ;

- pour renforcer la communication interne du bassin, les progrès technologiques s'appliquent intensivement à la construction d'un réseau de transport multimodal, ce qui conduit à l'élargissement du cadre spatial des activités humaines et au façonnement de grands espaces économiques. Grâce à cette nouvelle organisation des moyens de transport, le trajet d'environ 2 000 km entre Chengdu et Shanghai a vu son espace-temps considérablement diminuer. Ce développement du réseau de transport et d'infrastructure constitue un vecteur de rééquilibrage territorial pour façonner un espace cohérent en expansion ; il nourrit et intensifie l'osmose des mouvements socio-économiques à l'échelle du bassin : mouvements migratoires, déplacement de voyageurs, circulation des capitaux et des marchandises. Le long de l'axe du Yangzi, le bassin fait montre actuellement d'un réel dynamisme des activités socio-économiques.

- dans le processus d'aménagement de la vallée du Yangzi, l'État est l'acteur majeur en tant que garant de l'aménagement intégré du bassin ; après la redistribution de pouvoirs économiques aux collectivités locales et le renouvellement des formes des entreprises, les autorités locales et leurs partenaires, c'est-à-dire, les divers régimes d'entreprises (étatiques, privées, étrangères), ont un rôle clé dans la production de nouveaux espaces ; les acteurs associatifs qui représentent un phénomène tout à fait nouveau viennent quant à eux superviser

dans les limites qui leur sont assignées ce processus de restructuration de l'espace du bassin. Grâce à leur coopération et la volonté politique qui conduit à établir une gouvernance efficace à l'échelle du bassin, les coordinations et les activités de jumelage socio-économiques inter-municipales et inter-provinciales permettent d'unifier l'organisation interne du bassin du Yangzi.

Tous ces processus en cours caractérisent l'actuelle mutation d'un bassin hydrographique qui évolue vers un bassin économique.

Une persistance des cloisonnements

L'évolution actuelle du bassin du Yangzi n'est pas sans poser un certain nombre de problèmes et de phénomènes contradictoires. Les principaux freins à l'intégration régionale du bassin sont issus de deux forces imbriquées. D'abord, les forces de l'environnement physique sont à l'origine des disparités géographiques du bassin du Yangzi. Le compartimentage géographique d'un immense bassin génère plusieurs facteurs de cloisonnement : superficie en terres cultivables strictement limitée ; certaines régions difficilement accessibles du fait de la topographie accidentée ; régions économiques clés historiquement développées de façon autarcique et repliées sur elles-mêmes. La structure topographique du bassin a ainsi eu des répercussions profondes sur l'organisation au plan politique, les activités économiques et les influences culturelles tout au long de l'évolution du bassin du Yangzi, ce qui augmente le risque d'un bassin segmenté en trois parties.

Ensuite, il s'agit du jeu de mécanismes de la gestion du bassin, avec une tendance à la segmentation territoriale du bassin provoquée par la politique de décentralisation qui conduit à l'exacerbation des activités économiques tous azimuts par la pratique des autorités locales. Les phénomènes de l'« économie administrative » et du protectionnisme local qui imprègnent les activités des organismes du gouvernement ne sont pas faits pour faciliter les intégrations régionales. Pendant ces vingt dernières années, l'axe de développement du Yangzi a perdu de plus en plus sa primauté aux profit d'autres projets de développement régional à l'échelle plus réduite (région urbaine par exemple), ceci est dû à la persistance de l'« économie administrative » qui se traduit par une rivalité entre les provinces pour l'obtention de marchés locaux et la détention des matières premières ; cette rivalité est soigneusement entretenue par la montée en puissance des collectivités locales, qui ne se préoccupent guère d'un développement cohérent à l'échelle du bassin. De plus, l'actuel mode de gouvernance du bassin exercé de façon non concertée et sans véritable division du travail et de coordination

entre les institutions horizontales, et notamment l'absence d'un mécanisme structurellement approprié au bassin, suscitent un enchevêtrement gestionnaire à l'échelle de l'ensemble du bassin.

Sous l'influence de facteurs topographiques, de l'évolution historique et de politiques économiques préférentielles, d'autres contraintes comme la pression démographique, l'oscillation politique, les problèmes sociaux liés à l'exode rural et la nouvelle stratification sociale, ou encore la dégradation de l'environnement et de l'écosystème viennent perturber le développement intégré du bassin. Les disparités socio-économiques entre le delta du Yangzi et les haut et moyen Yangzi et celles internes aux provinces laissent une profonde empreinte sur l'organisation spatiale du bassin, notamment au niveau de la structure sectorielle, de l'armature urbaine, du réseau de transport. Ce déséquilibre régional ne saurait être résorbé à court terme et il en résulte que l'intégration économique du bassin du Yangzi est beaucoup moins poussée qu'on aurait pu le croire, car pour les aménageurs, la préoccupation qui prime aujourd'hui n'est pas la diminution des inégalités socio-économiques est-ouest du pays, mais la poursuite de la croissance économique.

Un axe de développement pour l'unité de la Chine

L'hypothèse de départ formulait que l'aménagement du bassin du Yangzi permettrait de conférer à cet espace déséquilibré une équité territoriale, relevant avant tout du champ politique à travers la volonté de l'État central. L'aménagement du bassin du Yangzi est en ce sens affaire de l'État qui joue un rôle primordial en vue d'assurer l'unité du pays. L'État cherche à s'allier le concours des collectivités locales, des entreprises industrielles et de certains acteurs associatifs, à renforcer sa légitimité et sa suprématie et à œuvrer pleinement à la diminution des disparités socio-économiques et à l'intégration du territoire national.

La construction d'un axe de développement yangzien a une vocation spatiale accrue et s'inscrit au sein du plan politique. Cet axe de développement qui repose sur la linéarité fluviale du Yangzi permet d'envisager un développement cohérent s'étendant sur 3 000 km, et qui intègre les régions deltaïques les plus prospères et celles du moyen et du haut Yangzi où des espaces demeurent encore cloisonnés ou avec un développement marginal. Aligné sur cet axe est-ouest, un système urbain et d'infrastructures d'ensemble a émergé, ce qui permet de favoriser de plus en plus la circulation des capitaux, des personnes et des marchandises entre les villes deltaïques et celles du cours moyen et supérieur du Yangzi, ainsi qu'entre espaces urbain et rural. Aujourd'hui, même si l'espace yangzien n'est pas complètement unifié, la

mise en place de la politique d'aménagement régional a permis d'assister dans le bassin, à l'émergence d'un système d'ensemble de « fleuve-région » qui est le résultat des évolutions suivantes : un décloisonnement et une valorisation des ressources naturelles (les ressources naturelles du haut Yangzi sont redistribuées vers les régions deltaïques) ; un réseau urbain en gestation où la métropole et les mégapoles yangziennes pèsent de plus en plus dans les décisions économiques et la structuration spatiale du bassin, des villes moyennes, des petites villes et des bourgs qui s'intègrent au processus d'urbanisation et d'industrialisation ; des équipements d'infrastructures en pleine expansion avec l'achèvement de travaux de construction de plusieurs grandes artères pénétrantes est-ouest ; des liens socio-économiques renouvelés grâce à l'assouplissement du système du *hukou* et à l'amélioration du niveau de vie ; un renouvellement en cours du mode de gouvernance du bassin s'accompagnant d'une diversification des acteurs, ce qui permet de modeler l'espace du bassin du Yangzi : coordination de l'exploitation du bassin à travers la coopération inter-municipale (en créant l'Association des liens entre les maires des villes riveraines du Yangzi), participation à la gestion économique du bassin des différentes firmes industrielles de régimes diversifiés et des nouveaux acteurs associatifs.

Le pouvoir économique du bassin du Yangzi ne peut être détaché de sa pièce maîtresse, à savoir la métropole internationale de Shanghai, qui joue un rôle clé dans l'organisation de l'espace. En effet, grâce à son pouvoir économique, financier et politique, Shanghai domine actuellement l'ensemble du delta du Yangzi et tend à élargir ses influences vers l'ouest du bassin à travers ses liens avec les villes-ports yangziennes. Tout en structurant l'émergence d'un réseau de villes s'étendant le long du Yangzi, Shanghai se connecte avec les régions périphériques yangziennes.

Un deuxième élément déterminant pour renforcer l'unité du bassin et celle du pays réside dans la construction du barrage des Trois Gorges et le processus de désenclavement de l'ensemble de cette région. La décision de mener ces grands travaux hydrauliques qui résulte principalement de la volonté du gouvernement central vient mettre en évidence la mainmise d'un État fort dans son plan de développement territorial en matière de concentration des capitaux, des transports, des populations et des technologies. Ces travaux hydrauliques publics au-delà de leur vocation première d'exploitation du fleuve sont devenus un véritable « outil de développement régional » pour impulser une dynamique de développement économique dans les régions yangziennes sous-développées.

Nous pouvons en guise de conclusion faire ce constat que des disparités régionales persistent actuellement dans le bassin du Yangzi, lesquelles sont en grande partie attribuables

à des écarts de revenus et de taux de croissance et liées aux stratégies de développement urbain. Néanmoins, la politique d'aménagement régional s'appuyant sur l'axe du Yangzi mise en place depuis vingt ans vient atténuer partiellement les déséquilibres socio-économiques du bassin, les régions intérieures ayant commencé à profiter de la croissance rapide des régions deltaïques. Enfin, aujourd'hui, on est encore loin d'avoir affaire à un espace yangzien complètement intégré au sein d'une unité supra-provinciale yangzienne. Et cependant, dans la mesure où les inégalités socio-économiques est-ouest diminuent, le rôle du Yangzi s'affirme chaque jour à travers la progression d'un espace yangzien intégré.

Les apports d'une démarche géographique plurielle

La méthode de recherche mobilisée tout au long de notre thèse a consisté à réaliser des analyses régionale et spatiale pour mieux comprendre les processus d'aménagement du territoire qui font de l'espace du bassin du Yangzi un enjeu politique. Dans l'étude de l'évolution et de la réalité de l'espace yangzien, la démarche géographique plurielle nous a amené, d'une part, à un croisement des échelles, du local à la région puis au pays, du micro au macro ; et d'autre part, à une approche transversale permettant de combiner l'analyse chronologique avec celle de thématiques diversifiées. Par ce biais, de nombreux champs géographiques aussi bien physiques que réflexifs sont entrecroisés et ont permis de contextualiser l'originalité du bassin du Yangzi pleinement ancrée dans la réalité chinoise du XXI^e siècle. Cette méthode nous a également permis de cerner les limites de notre travail de thèse : l'impossibilité de tout englober.

Divers pistes pour l'approfondissement de cette recherche

Notre travail présente dans sa démonstration plusieurs zones d'ombres ou de points aux contours à peine dessinés.

Tout d'abord, notre terrain d'étude, le bassin du Yangzi, est tellement vaste, que des recherches de terrain plus longues et plus concrètes auraient été nécessaires pour mieux comprendre son fonctionnement et son organisation, ainsi que les coopérations mais aussi les conflits d'intérêt que connaissent les divers acteurs politiques, économiques et associatifs. Des enquêtes auraient pu être menées au près des habitants locaux et des immigrants volontaires ou forcés pour recueillir la perception de leur espace vécu. De même, des

entretiens avec les acteurs politiques plus approfondis auraient permis de renforcer notre compréhension des intérêts économiques et sociaux de l'aménagement du bassin du Yangzi. Ils auraient notamment permis de comprendre par le bas ces recompositions territoriales et humaines, de voir ce qui est contrôlé par les pouvoirs étatique ou local, et ce qui échappe au contrôle de l'État et de ses collectivités territoriales. Ces enquêtes et entretiens auraient permis de mettre à jour la présence de contre-pouvoirs, de phénomènes de résistance de la part des individus ou de groupes d'individus, notamment à travers des enquêtes sur les déplacements de population dans le cadre des projets d'aménagement du territoire. Il aurait également permis de décrire les inégalités socio-économiques à travers la distinction entre les populations qui profitent de ce développement économique et les populations qui sont marginalisées par les politiques d'aménagement de l'espace yangzien.

Ensuite, notre travail aurait pu s'enrichir d'une expérience de terrain telle qu'un stage ou une immersion au sein d'une institution, comme la Commission des ressources en eau du Yangzi, pour comprendre les répercussions des politiques d'aménagement du bassin du Yangzi, non seulement au niveau régional, mais aussi local. Mais faute de temps et surtout de financements, nous n'avons pu avoir cette approche qui nous aurait donné une connaissance plus matérielle des acteurs œuvrant à l'aménagement du bassin dans le secteur immobilier, les entreprises régionales, le tourisme, par exemple.

Enfin, notre analyse régionale sur le bassin du Yangzi a été intégrée dans la démarche du développement économique et social de la Chine actuelle. Cependant, elle aurait pu également être actualisée dans le contexte d'un monde globalisé. Nous aurions pu mettre en lien la fluctuation du dynamisme urbain, de la production industrielle et du parc immobilier du bassin du Yangzi avec la crise économique mondiale actuelle.

Ces lacunes sont autant de pistes pour de nouvelles recherches sur le bassin du Yangzi.

Cette thèse a été l'occasion d'affiner notre champ de compétence : si l'aménagement du bassin du Yangzi à l'échelle régionale reste notre objet premier, c'est bien dans les rapports de pouvoirs et une approche de la géographie politique que réside notre principal intérêt.

Les politiques de développement régional ont soutenu notre questionnement sur la recherche de l'équité spatiale du bassin du Yangzi. L'aménagement du bassin du Yangzi permet d'analyser à travers l'intention de l'État central et des gouvernements locaux, comment réduire les disparités socio-économiques, mais également comment rendre un espace plus cohérent pour assurer l'unité d'un grand pays. À l'heure où les débats sur la démocratie participative de la gestion de l'espace urbain et l'ascension des pouvoirs

associatifs sont mis en avant, la construction d'un bassin yangzien unifié offre un exemple représentatif de ce nouveau mode de gestion territoriale.

La comparaison de l'aménagement du bassin du Yangzi avec d'autres grands bassins versants mondiaux dont l'aménagement est considéré comme réussi est également une piste pour la poursuite de cette recherche. Elle permettrait l'approfondissement de la méthode comparative en géographie régionale en mettant en parallèle le développement d'un bassin hydrographique dans les contextes occidental et oriental. Les modes de développement du bassin versant du Rhin, où l'industrialisation régionale dépend du développement de la batellerie et du réseau de transport multimodal, et celui du Mississippi, où les travaux de protection contre les inondations, l'exploitation de l'hydroélectricité et le renforcement des activités agricoles viennent animer l'urbanisation à l'échelle régionale, paraissent être des espaces de choix. L'analyse et la comparaison des différentes expériences d'aménagement des grands bassins industriels mondiaux permettraient de donner un nouvel éclairage à l'analyse des contextes politico-socio-économiques dans l'ascension et l'intégration du futur bassin du Yangzi.

Sources et bibliographies

Atlas, rapports et annuaires statistiques chinois

- *Anhui tongji nianjian* [Annuaire statistique de l'Anhui], Hefei, Bureau provincial des statistiques de l'Anhui, 2010.
- *Changjiang fazhan he baohu baogao* [Rapport du développement et de la préservation du Yangzi], Pékin, Académie des sciences de Chine, 2012, 262 pages.
- *Changjiang he zhujiang sanjiaozhou ji gang'aotai jingji nianjian* [Annuaire statistiques du delta du Yangzi, du delta de la rivière des Perles et de Hong Kong, Macao et Taiwan], Pékin, Bureau national des Statistiques, 2009.
- *Changjiang liuyu ditu* [Atlas du bassin du Yangzi], Pékin, Zhongguo ditu chubanshe, 1999, 286 pages.
- *Changjiang liuyu zonghe guihua* [La planification pour le développement intégré du bassin du Yangzi], Changjiang liuyu guihua weiyuanhui, 1999, 118 pages.
- *Changjiang nianjian* [Annuaire statistique du bassin du Yangzi], Wuhan, Changjiang nianjianshe, 2008, 661 pages.
- *Changjiang nianjian* [Annuaire statistique du bassin du Yangzi], Wuhan, Changjiang nianjianshe, 2010, 682 pages.
- *Changjiang sanjiaozhou chengshi nianjian* [Annuaire statistique des villes du delta du Yangzi], Shanghai, Centre de recherche du delta du Yangzi, 2009.
- *Changjiang sanjiaozhou chengshi nianjian* [Annuaire statistiques des villes du delta du Yangzi], Pékin, Zhongguo gongshang chubanshe, 2010.
- *Chongqing tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chongqing], Chongqing, Bureau municipal des statistiques de Chongqing, 2010.
- DAI Junliang, dir., *Zhonghua renming gongheguo xingzheng quhua jiance* [Atlas de la Chine 2005], Pékin, Zhongguo ditu chubanshe, 2005, -298p.
- *Hubei tongji nianjian* [Annuaire statistique du Hubei], Wuhan, Bureau provincial des statistiques du Hubei, 2010.
- *Hunan tongji nianjian* [Annuaire statistique du Hunan], Changsha, Bureau provincial des statistiques du Hunan, 2010.
- *Hunansheng dituce* [Atlas du Hunan], Changsha, Hunan ditu chubanshe, 2009, 67 pages.
- *Jiangsu tongji nianjian* [Annuaire statistique du Jiangsu], Nankin, Bureau provincial des statistiques du Jiangsu, 2010.
- *Jiangxi tongji nianjian* [Annuaire statistique du Jiangxi], Nanchang, Bureau provincial des statistiques du Jiangxi, 2010.
- «*Quanguo Shuili ziyuan pucha ziliao* » [Les statistiques pour le recensement hydroénergétique national de la Chine], *Shuineng he shuidian jianbao* [Journal de l'hydroénergie et de l'hydroélectricité], vol. 26, no. 15, 2005, pp. 21-49.
- *Sanxia gongcheng nianjian* [Annuaire statistique des travaux du barrage des Trois Gorges], Compagnie du barrage des Trois Gorges, 2008.
- *Sichuan tongji nianjian* [Annuaire statistique du Sichuan], Chengdu, Bureau provincial des statistiques du Sichuan, 2010.
- *Shanghai tongji nianjian* [Annuaire statistique de Shanghai], Shanghai, Bureau municipal des statistiques de Shanghai, 2010.
- *Zhejiang tongji nianjian* [Annuaire statistique du Zhejiang], Hangzhou, Bureau provincial des statistiques du Zhejiang, 2010.

- ZHONG Tieqiang, dir., *Hunansheng dituce* [Atlas du Hunan], Changsha, Hunan ditu chubanshe, 2005, 251 pages.
- *Zhongguo chengshi fazhan baogao*, [Rapport pour le développement des villes chinoises 2011], Shanghai, Association des maires des villes chinoises continentales, 2011, 436 pages.
- *Zhongguo chengshi tongji nianjian* [Annuaire statistique des villes chinoises], Pékin, Bureau national des statistiques, 2007, 2008, 2009 et 2010.
- *Zhongguo dierci quanguo nongye pucha ziliao huibian*, [Deuxième bilan du recensement de l'agriculture de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.
- *Zhongguo dituce* [Atlas de la Chine], Changsha, Hunnan ditu chubanshe, 2009, 128 pages.
- *Zhongguo dituce* [Atlas de la Chine], Pékin, Dizhi chubanshe, 2005, 218 pages.
- *Zhongguo fazhan baogao* [Rapport pour le développement de la Chine 2011], Pékin, Bureau national des statistiques, 2011, 312 pages.
- *Zhongguo gaoxin jishu chanye kaifaqu nianjian* [Annuaire statistique des zones industrielles de nouvelles technologies], Pékin, Zhongguo caizheng jingji chubanshe, 2010.
- *Zhongguo gonglu chaoxiang ditu* [Atlas des routes de Chine], Pékin, Cehui chubanshe, 2011, 670 pages.
- *Zhongguo gongye jingji tongji nianjian* [Annuaire statistique de l'industrie et de l'économie de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.
- *Zhongguo hangye niandu baogao xielie zhi shiyou huagong* [2010 Le rapport annuel sur les métiers en Chine – Secteur Petrochimie], Pékin, Zhongguo fazhan chubanshe, 2011.
- *Zhongguo hangyun fazhan baogao* [Rapport sur le développement du transport fluvial en Chine 2010], Pékin, ministère des Communications, 2010.
- *Zhongguo jiaotong nianjian* [Annuaire statistique des transports de Chine], Pékin, Zhongguo jiaotong nianjianshe, 2011.
- *Zhongguo minjian zuzhi baogao* [Rapport sur les organisations sociales chinoises 2007-2008], Shehui kexue wenxian chubanshe, 2007.
- *Zhongguo minzheng tongji nianjian* [Annuaire statistique de l'administration civile de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 2000 et 2008.
- *Zhongguo nongcun jingji nianjian nianjian* [Annuaire statistique de l'économie de la campagne chinoise], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.
- *Zhongguo nongcun tongji nianjian* [Annuaire statistique de la campagne chinoise], Pékin, Bureau national des statistiques, 2010.
- *Zhongguo qiche gongye fazhan yanjiu* [Recherche sur le développement de l'industrie automobile chinoise], Shanghai, Shanghai kexue jishu chubanshe, 2005.
- *Zhongguo qiche gongye nianjian* [Annuaire statistique de l'industrie automobile de Chine], Pékin, Zhongguo qiche gongye xiehui, 2009.
- *Zhongguo qiye nianjian* [Annuaire statistique des entreprises chinoises], Pékin, Qiye guanli chubanshe, 2010.
- *Zhongguo quyu jingji fazhan baogao* [Rapport sur l'évolution de l'économie régionale de Chine 2006], Shanghai, Shanghai caijin daxue chubanshe, 2006, 460 pages.
- *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de Chine], Pékin, Bureau national des statistiques, 1980-2010.
- *Zhongguo tongji nianjian huibian* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine 1949-1984], Pékin, Bureau statistique de Chine, 1985.
- *Zhongguo tongji nianjian huibian* [Répertoire des annuaires statistiques de Chine 1980-2010], Pékin, Bureau statistique de Chine, 2011.

- *Zhongguo tongji nianjian zhaoyao* [Collection de l'annuaire statistique de la Chine 1978-2008], Bureau national des statistiques, 2009.
- *Zhongguo touzi nianjian* [Annuaire statistique des investissements], Pékin, Bureau national des statistiques, 2009.
- *Zhongguo xiangzhen qiye tongji nianjian* [Annuaire statistique des entreprises rurales chinoises], Pékin, Bureau national des statistiques de Chine, 2010.
- *Zhongguo xibu diqu jingji fazhan baogao* [Rapport sur le développement économique de la Chine de l'Ouest], Académie des sciences de Chine, 2010, 300 pages.

Sites internet :

- <http://bbs.hasea.com/forum.php> : forum pour le développement du réseau de transport ferroviaire en Chine.
- <http://d.wanfangdata.com.cn/> : site avec mises à jour de la banque de données regroupant tous les articles scientifiques publiés en Chine.
- <http://jpkc.yrci.edu.cn/2009/yuanjunsen/jxzy/index.htm/> : site fournissant les statistiques des barrages et centrales hydroélectriques chinois.
- <http://www.3g.gov.cn/index.yes> : portail du Bureau d'exécution du Conseil des affaires d'État pour le projet de la construction du barrage des Trois Gorges.
- <http://www.china-highway.com/htmls/names.htm> : site du classement des autoroutes chinoises.
- <http://www.china.com.cn/> : site du centre d'informations de Chine (rapport annuel de développement, données statistiques, etc.).
- <http://www.chinanpo.gov.cn/> : site officiel des ONG chinoises.
- <http://www.cjw.gov.cn/> : portail de la Commission des ressources en eau du Yangzi.
- <http://www.cnki.net/> : site avec mises à jour de la banque de données des articles scientifiques publiés en Chine.
- <http://www.sdpc.gov.cn/> : portail de la Commission nationale pour le développement et la réforme de Chine.
- <http://www.stats.gov.cn/> : site du Bureau national des statistiques de Chine.
- www.lib.ecnu.edu.cn/ : site d'accès à la banque de données CNKI (ouvrages, articles statistiques, journaux chinois).

Ouvrages et articles g é n é r a u x en chinois

- Association pour le développement technologique et économique du Yangzi, *Changjiang jingjidai fazhan wenti yanjiu* [Les problématiques pour le développement du corridor économique du bassin du Yangzi], Wuhan, Changjiang chubanshe, 2006, 265 pages.
- BAI Shouyi, *Zhongguo jiaotongshi* [Histoire du transport de la Chine], Pékin, Tuanjie chubanshe, 2007, 254 pages.
- CAI Fang, *Zhongguo nongcun gaige yu bianqian, sanshi nian licheng he jinyan fenxi* [La réforme et la transformation de la campagne chinoise : analyses sur leur évolution et les expériences de la réforme], Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, 2008, 317 pages.
- CHEN Jieyu, « *Er shi yi Shiji Changjiang sanjiaozhou jingjiqu gangkouqun gouxiang* » [Planification prospective pour le développement des ports des régions deltaïques du Yangzi au XXI^e siècle], *Hangyang yu yanhuaihua* [Mer et littoralisation], no. 5, 1995, pp. 26-29.

- CHEN Manxiang, *Zhongguo liuyu kaifa zhili de guanli yu tiaokong yanjiu* [Les recherches sur l'exploitation et la gestion des bassins versants chinois], Changsha, Hunan kexue jishu chubanshe, 2003, 200 pages.
- CHEN Tingting, « *Chengyu jingji qu fazhan xianzhuang, wenti ji duice* » [L'état actuel, les problématiques et le développement en perspective de la région économique de Chengdu-Chongqing], *Jingji yu shangwu zhanwang* [Perspectives sur le développement de l'économie et du commerce], vol. 6, no. 103, 2008, pp. 102-106.
- CHEN Zhengbiao, *WTO yu zhongguo qiche gongye fazhan duice yanjiu* [L'OMC et le développement de l'industrie automobile en Chine], Pékin, Jixie gongye chubanshe, 2004, 404 pages.
- CHI Fulin, « *Zhongguo de shichang gaige he shehui tuanti fazhan* » [La réforme du marché et le développement des ONG en Chine], *Hangzhou gaodeng shifan xueyuan xuebao* [Journal de l'École normale de Hangzhou], no. 5, 2003, pp. 19-22.
- CHOU Baojiu, « *Chengshi jingying, Guanzhi he chengshi guihua biange* » [L'évolution du *city marketing*, de la gouvernance et de l'urbanisme], *Chengshi guihua* [Planification urbaine], no. 3, 2003, pp. 46-51.
- DAI Angang, *Gangkou chengshi fudi – Shanghai yu changjiang liuyu jingji guanxi de lishi kaocha* [Port et hinterland – Étude sur l'évolution des liens entre Shanghai et le bassin du Yangzi], Shanghai, Fudan daxue chubanshe, 1998, 225 pages.
- DAI Junliang, *Zhongguo shizhi* [La division administrative des villes chinoises], Pékin Zhongguo ditu chubanshe, 2000, 61 pages.
- DENG Zutao et LU Yuqi, « *Changjiang liuyu renkou fenbu jiqi kongjia goucheng yanjiu* » [Étude sur la répartition de la population urbaine et son rapport à l'espace dans le bassin du Yangzi], *Renkou yu jingji* [Population et Économie], 2007, no. 4, pp. 7-12.
- FAN Shaoyan, *Chengshiqun tixi de lilun yanjiu* [Thèse : Étude théorique sur l'évolution du système de la région urbaine], Université normale du Nord-Est de Chine, no. 5, 2004, 171 pages.
- FANG Jun, « *Chengyu jingji qu quyu jingji xietiao fazhan yanjiu* » [Recherche sur la coordination du développement régional dans la région économique de Chengdu-Chongqing], *Jingji yanjiu xiangdao* [Guide de recherche économique], no. 15, 2011, pp. 148-149.
- FEI Chengkang, *Zhongguo zujieshi* [L'histoire des concessions étrangères en Chine], Shanghai, Shanghai Kexue chubanshe, 1991, 339 pages.
- FENG Yuegen, « *Wujiang xiao chengzhen yanjiu* » [Recherche sur les petites villes et bourgs de Wujiang], *Zhongguo nongcun yanjiu* [Recherche sur la campagne chinoise], no. 4, 2007, pp. 27-31.
- FU Dahai et ZHANG Yin, « *Waishang tuzihua qingxiang jiyingyong duice* » [La tendance à l'augmentation des capitaux entièrement étrangers sur le marché chinois et les stratégies de développement des entreprises chinoises], *Jishu yu chuanxin* [Technologie et création], no. 3, 2006, pp. 72-74.
- GAO Cunyi, *Chengshi guihua yu chengshihua* [Planification urbaine et urbanisation], Jixie gongye chubanshe, Pékin, 2005, 212 pages.
- GONG Jie, « *Sanxia gongcheng dui changjiang hangyun de yingxiang* » [L'impact du barrage des Trois Gorges sur le transport fluvial du Yangzi], *Beijing jiaotong he guanli xueyuan xuebao* [Journal de l'Institut de transport et de management de Pékin], no 16, 2006, pp. 49-51.
- GU Chaolin, *Chengshi shehui xue* [Sociologie urbaine], Nankin, Dongnan daxue chubanshe, 2003, 285 pages.

- GU Chaolin, *Zhongguo chengzhen tixi* [L'armature urbaine de Chine], Shanghai, Shangwu yinshuguan, 1992, 454 pages.
- GU Haitao, Xianzhuang, *Genyuan yu duice : woguo chengxiang chayi yanjiu* [Recherche sur les disparités économiques ville / campagne chinoises : leur état actuel, leur origine et leur résolution], Pékin, Zhongguo jiaoyu chubanshe, 2007, 282 pages.
- GUAN Ruijie, *Zhongguo nongcun gaige ershi nian* [Les vingt ans de réforme rurale en Chine], Shijiazhuang, Hebei kexue jishu chubanshe, 1998, 212 pages.
- GUAN Xiaohong, *Lun fazhan xiao chengzhen jianshe yu chujin nongcun jingji fazhan de guanxi* [Discours sur le développement des petites villes et bourgs et l'économie rurale], *Kexue yu xinxi jishu* [Sciences et informations technologiques], no. 5, 2001, pp. 764-169.
- HAN Changfu, *Zhongguo nongmingong de fazhan yu zhongjie* [L'évolution et l'issue de mingong], Pékin, Zhongguo renming daxue chubanshe, 2007, 286 pages.
- HAN Choulan, dir., *Zhongguo qiyeshi – Xiandai bufen* [L'histoire des entreprises chinoises : Partie contemporaine], Pékin, Qiye guanli chubanshe, 2002, 426 pages.
- HE Jiansu, LUO Zhengdong et ZHANG Jinxiang, *Tizhi zhuanxin yu zhongguo chengshi kongjian chonggou* [la réforme institutionnelle et la recomposition spatiale de l'urbain en Chine], Nankin, Dongnan daxue chubanshe, 2007, 312 pages.
- HOU Li, « *Chengxiang eryuan jiegou jiqi yingxiang* » [Répercussions du système du dualisme ville / campagne], *Renkou xuebao* [Journal de la population], no. 162, 2007, pp. 32-36.
- HU Angan, *Zhongguo diqu chaju baogao*, [Le rapport des disparités régionales en Chine], Deuxième édition, Shenyang, Liaoning renmin chubanshe, 1997, 539 pages.
- HU Biliang, *Zhongguo de xiangzhen qiye yu xiangcun fazhan* [L'entreprise rurale et le développement des campagnes en Chine], Taiyuan, Shanxi jingji chubanshe, 1996, 217 pages.
- HU Zucui et LIU Duanrui, *Shehui fazhan hongguan tiaokong : Lilun Shijian Chuanxin* [Le contrôle macro-économique et le développement social : théorie, pratique et innovation], Pékin, Zhongguo shichang chubanshe, 2009, 198 pages.
- HUANG Tingyi, *Changjiang liuyu guanli jigou yanjiu* [L'étude du système institutionnel du bassin du Yangzi], Chongqing, Édition de l'université normale de Chongqing, 2007, 176 pages.
- HUANG Zongzhi, *changjiang sanjiaozhou xiaonongjiating yu xiangcun fazhan* [Les familles rurales et le développement de la campagne dans le delta du Yangzi], Pékin, *Zhonghua shuju*, 2000, 146 pages.
- Institut hydraulique de Wuhan, *Zhongguo shuili shigao* [Histoire des travaux hydrauliques chinois], Wuhan, Shuili dianli chubanshe, 1985, 396 pages.
- JI Changhua, *Changjiang sanxia gongcheng jiaodian guanzhu* [Les points essentiels du débat sur la construction du barrage des Trois Gorges], Wuhan, Changjiang chubanshe, 2007, 168 pages.
- JIANG Chunyun, *Zhongguo nongye shijian gailun* [La théorie de l'agriculture chinoise], Nankin, Jiangsu kexue jishu chubanshe, 2006, 331 pages.
- JIANG Faqin, « *Xiangzhen qiye de lishi fazhan yu tedian qianxi* » [Les analyses sur l'évolution et les caractéristiques des entreprises rurales], *Shoudu shifan daxue xuebao* [Journal de l'Université normale de la capitale], no. 6, 2003, pp. 56-59.
- JIANG Tao, *Zhongguo jindai renkoushi* [Histoire de la démographie de la Chine moderne], Hangzhou, Zhejiang renmin chubanshe, 1993, 341 pages.
- JIN Shixuan et Xu Wenxu, *Zhongguo tielushi* [L'Histoire des chemins de fer chinois 1876-1949], Pékin, Zhongguo tiedao chubanshe, 1994, 532 pages.

- JIN Zhi et SU bei, « *Jiexi waishang duzihua* » [Analyse sur le phénomène des capitaux exclusivement étrangers], *Jiage yu shichang* [Prix et marché], no. 10, 2007, pp. 21-24.
- LI Peng, *Lipeng lun sanxia* [Li Peng et sa critique sur les travaux du barrage des Trois Gorges], Yichang, Changjiang sanxia chubanshe, 362 pages.
- LI Wei, « *Wo guo renkou shengji qianyi kongjian moshi fenxi* » [Analyse spatiale sur le flux migratoire inter-provincial en Chine], *Renkou yanjiu* [Recherches sur la population], vol. 32, no. 4, 2007, pp. 48-68.
- LI Xuege, *Tanxun huanghe wenming* [Recherche sur la genèse de la civilisation du fleuve Jaune], Shanghai, Dongfang chubanshe, 2004, 294 pages.
- LI Xueqin et Xu Jijun, *Changjiang wenhuashi* [Histoire de la culture yangzienne], Nanchang, Jiangxi Jiaoyu chubanshe, 1995, 710 pages.
- LI Yiyi, « *Xiandai shehui tuanti zai nongcun fazhan shangsheng yinsu de yanjiu* » [Recherche sur les facteurs de croissance des organisations non gouvernementales modernes dans la campagne], *Renwen kexue xuebao* [Journal des Sciences humaines], no. 1, 2004, pp. 29-31.
- LI Yun, *Xiandai chengshi guihua* [L'urbanisme contemporain], Nankin, Dongnan daxue chubanshe, 2002, 268 pages.
- LIANG Fanzhong, *Zhongguo lidai hukou, tiandi, tianfu tongji* [Statistiques historiques sur l'enregistrement de la résidence, la répartition des terres et les impôts fonciers de la Chine impériale], Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, 1980, 558 pages.
- LIU Junde, *Zhongguo zhengqu dili* [La géographie de la division administrative en Chine], Pékin, kexue chubanshe, 2007, 324 pages.
- LIU Shengjia, *Dilixue sixiangshi* [La pensée géographique], Wuhan, Huazhong shifandaxue chubanshe, 1990, 168 pages.
- LIU Wei et YANG Gang, « *Chongqing jingkaiku qiche zhizao chanye xunhuan jingji de fazhan silu* » [Recherche sur le développement de l'économie circulaire dans le secteur de l'industrie automobile dans les zones de développement économique et technologique de Chongqing], *Chongqing keji xueyuan xuebao* [Journal de l'Université des sciences et des technologies de Chongqing], no. 6, 2009, pp. 15-19.
- LIU Xiaokang, « *Xingzhengqu jingji gainian zai tantao* » [Réflexion sur la notion de l'« économie administrative »], *Zhongguo xingzhen* [Administration chinoise], no. 3, 2010, pp. 45-48.
- LU Dadao, *Zhongguo gongye buju de lilun yu shijian* [La théorie et la pratique de la répartition de l'industrie en Chine], Pékin, Kexue chubanshe, 1990, 220 pages.
- LU Dadao, *Quyue fazhan jiqi kongjian jigou* [Le développement régional et l'organisation spatiale], Pékin, Kexue chubanshe, 1999, 327 pages.
- LUO Chuandong, *Changjiang hangyunshi* [Histoire du transport fluvial du Yangzi], Pékin, Renmingjiaotong chubanshe, 1991, 461 pages.
- LUO Sigang, « *Changjiang jizhuangxiang yunshu* » [Le transport de conteneurs sur le Yangzi], *Jiaotong qiye guanli* [La gestion des entreprises de transport], no. 5, 2010, pp. 39-42.
- LUO Zhendong, *Zhongguo dushiau fazhan : cong fenquanhua dao duozhongxin zhili* [L'évolution de l'agglomération chinoise : de la décentralisation à la gouvernance polycentrique], Pékin, Zhongguo jianzhu gongye chubanshe, 2007, 222 pages.
- LV Zhongmei, « *Tupo jiulong zhishui pingjing* » [Les entraves du mode de gestion de l'eau], *Lv se Shenghuo* [La vie verte], no.4, 2006, pp. 14-15.
- MA Jiming, *Shuidianzhan* [Centrales hydroélectriques], Pékin, Zhongguo Shuili shuidian chubanshe, 2010, 299 pages.

- MA Wenliang, «*Zhongguo shuidianneng de fazhan he zhanwang* » [Développement et perspective pour l'énergie hydroélectrique en Chine], *Dongbei shuidian xuebao* [Journal de l'hydroélectricité du Nord-Ouest], vol. 22, no. 5, 2006, pp. 98-99.
- MAO Boke et ZHOU Yilin, *Shanghaigang : cong qinglong dao waigaoqiao* [L'évolution du port de Shanghai : de Qinglong à Waigaoqiao], Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, 1991, 239 pages.
- NIE Rongfang, *Sanxia gongcheng yu Dongtinghu* [Le barrage des Trois Gorges et le lac Dongting], Changsha, Hunan renmin chubanshe, 2001, 219 pages.
- PAN Zhaodong, *Zhonghua wenhua daxi bijiao yanjiu : caoyuan wenhua dui zhonghua wenhua de lishi gongxian* [Recherche comparative sur les cultures chinoises : l'apport de la culture steppique pour la culture chinoise dans l'histoire], Hohhot, Neimenggujiaoyu chubanshe, 2007, 289 pages.
- PARK Choong-Hwan, «*Xiangcun yu chengshi : zhongguo de xiandaihua he chengxiang chayi* » [Campagne et ville : la modernité et la disparité ville / campagne en Chine], *Zhongguo nongye daxue xuebao* [Journal de l'Université de l'agriculture de Chine], vol. 24, no. 2, 2007, pp. 43-67.
- PENG Yuxin et TANG Mingsui, *Zhongguo fengjianshehui jingjishi* [L'histoire de l'économie de la Chine impériale], Wuhan, Wuhan daxue chubanshe, 1993, -396p ;
- PI Mingma, dir., *Jindai Wuhan chengshishi* [L'évolution de la ville de Wuhan pendant l'époque de la Chine moderne], Pékin, Zhongguo shehui kexue chubanshe, 1993, 213 pages.
- REN Fang, «*Shijianya moshi yu zhongguo jindaishi yanjiu* » [La macrorégion et l'étude sur l'histoire de la Chine moderne], *Zhongguo jindaishi yanjiu* [Recherche sur l'histoire de la Chine moderne], no. 4, 2004, pp. 105-109.
- REN Meie, *Zhongguo de sanda sanjiaozhou* [Les trois grandes régions deltaïques chinoises], Pékin, Gaodeng jiaoyu chubanshe, 1994, 319 pages.
- SHEN Yufan, *Changjiang jingjidai touzi fazhan he hezuo* [L'investissement, le développement et la coopération pour le corridor économique du bassin du Yangzi], Shanghai, Huadong shifan daxue chubanshe, 2003, 301 pages.
- SHEN Yufan, «*Shanghai yu changjiang shangzhongyou jingji hezuo de yanjiu* » [Étude sur la coopération économique entre Shanghai et les régions des haut et moyen Yangzi], *Changjiang liuyu ziyuan yu huangjing* [Ressources et environnement du bassin du Yangzi], vol. 9, no. 4, 2000, pp. 28-34.
- SHEN Yufan et ZHANG Hao, *Report on the industrial development of the Yangtze valley*, Shanghai, Shanghai kexue jishu wenxian chubanshe, 2003, 162 pages.
- SHEN Yufan, CHENG Jiangnan et MA Shuyan, «*Changjiang yanjiang zhuyao chengshi touzi huanjing pingjia* » [L'évaluation sur les conditions des investissements dans les villes riveraines yangziennes], *Chengshi yanjiu* [Recherche sur l'espace urbain], no. 1, 1999, pp. 29-32.
- SUN Baomu, *Zhongguo shuilishi*, [L'évolution des travaux hydrauliques historiques en Chine], Jinan, Huanghe chubanshe, 1996, 229 pages.
- SUN Haiming et ZHAO Xiaolei, dir., *Changjiang jingjidai Quyu tongchou fazhan ji huangjin shuidao jianshe*, [Le développement régional et l'exploitation des ressources en eau dans le bassin du Yangzi], Shanghai, Shanghai caijin daxue chubanshe, 2006, 368 pages.
- SUN Lei, *Zhangjiang diqu chanye jingji yu kechixu fazhan* [Les secteurs économiques et le développement durable du bassin du Yangzi] Wuhan, Wuhan chubanshe, 1999, 412 pages.
- SUN Mintang et Wang Jinyu, *Zhongguo jindai gongyeshi ziliao* [L'histoire de l'industrialisation de la Chine moderne], tome II, Pékin, Kexue chubanshe, 498 pages.

- SUN Wenbin et Wong Suyun, « *Zhongguo xiandai siren qiye de fazhan : genji, zhidu he juxian* » [Le développement des entreprises privées contemporaines en Chine : Fondement, institution, et limites], *Zhongguo fenxi* [Analyses sur la Chine], vol. 2, no. 2, 2002, pp. 65-91.
- TAN Chenglin, *Zhongguo quyu jingji chayi yanjiu* [Recherche des disparités économiques régionales en Chine], Pékin, Zhongguo jingji chubanshe, 1997, 221 pages.
- TANG Guanjun, « *Lun Changjiang hangyun fazhan zhanlie* », [Les stratégies de développement pour le transport fluvial du Yangzi], *Wuhan jishu he jiaotong guanli xueyuan xuebao* [Journal de l'École des techniques et des communications de Wuhan], vol 12, no. 1, 2010, pp. 40-44.
- TANG Jiayou, « *Jinshajiang shuidian kaifa silu yanjiu* » [Recherche sur l'exploitation hydroélectrique du Jinsha], *Zhongguo shuiziyuan* [Les ressources en eau en Chine], no. 16, 2004, pp. 33-35.
- TANG, Guangjun, « *Lun changjiang hangyun fazhan zhanlue* » [Les stratégies de développement pour le transport fluvial du Yangzi], *Wuhan zhiye xueyuan xuebao* [Journal de l'École professionnelle de Wuhan], vol. 12, no. 1, 2010, pp. 22-24.
- TIAN Jujian et Song Yuanqiang, *Zhongguo zibenzhuyi mengya* [Les germes du capitalisme en Chine], Chengdu, Bashu Chubanshe, 1987, 269 pages.
- WAN Jailun et Zhang Fan, *Zhongguo nongtian shuilishi* [L'évolution des travaux hydrauliques chinois], Pékin, Nongye chubanshe, 1990, 392 pages.
- WANG Chunai, « *Changjiang liuyu zonghe yunshu tixi dui changjiang jizhuangxiang yunshu yingxiang fenxi* » [Le système de transport combiné et son impact sur le transport de conteneurs dans le bassin du Yangzi], *Jiaotong, jianshe he guanli* [Transport, construction et Management], no. 6, 2009, pp. 109-111.
- WANG Hailin, « *Zhongguo chengxiang chayi de xianzhuang he yuanyin yanjiu* » [L'analyse sur la situation et les causes de l'écart urbain et rural en Chine], *Anhui daxue xuebao* [Journal de l'Université de l'Anhui], vol. 21, no. 4, 2009, pp. 69-71.
- WANG Hesheng, « *Changjiang liuyu nongye ke chixu fazhan wenti tantao* » [Discours sur le développement durable de l'agriculture du bassin du Yangzi], *Kexue yu nongye* [Sciences et Agriculture], vol. 15, no. 4, 1999, pp. 246-250.
- WANG jialun, *Zhongguo nongtian shuilishi* [Histoire des travaux hydrauliques chinois], Pékin, Nongye chubanshe, 1990, 486 pages.
- WANG Shaoguang et HU Angan, *Bupingheng fazhan de zhengzhi jingjixue* [L'économie politique et le développement déséquilibré], Pékin, Zhongguo jihua chubanshe, 1999, 258 pages.
- WANG Shaoguang et HU Angan, *Bupingheng fazhan de zhengzhi jingjixue*, [L'économie politique et le développement déséquilibré], Pékin, Zhongguo jihua chubanshe, 1999, 258 pages.
- WANG Shoujia, *Fengjian moshi de chendian yu mengya* [Les sédiments et les germes de la Chine impériale], Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, 1990, 361 pages.
- WANG Xiangqian, dir., *Zhongguo nongcun gaige ershinian* [Vingt ans de réforme économique dans les campagnes chinoises], Shijiazhuang, Hebei renmin chubanshe, 367 pages.
- WANG Zhao, LIU Qing et ZHONG Huajie, « *Changjiang hangyun xiandihua fazhan lujin* » [Les recherches sur la modernisation du transport fluvial du Yangzi], *Zhongguo gangkou* [Ports chinois], no. 3, 2010, pp. 49-54.
- WU Chuanjun, *La géographie économique de la Chine*, Pékin, Kexue chubanshe, 1998, 482 pages.

- WU Songdi, *Zhongguo bainian jingji pintu : Gangkou chengshi jiqi fudi yu zhongguo xiandaihua* [Atlas de l'économie séculaire de la Chine : villes portuaires, hinterlands et modernisation du pays], Qingdao, Shandong huabao chubanshe, 2006, 376 pages.
- WU Tinghai, *Zhongguo jinxiandai quyue guihua* [Planification régionale de la Chine moderne et contemporaine], Pékin, Qinghua daxue chubanshe, 2006, 190 pages.
- WU Xinmu, *Changjiang diqu chengxiang jianshe yu ke chixu fazhan* [Le développement durable de la ville et la campagne dans le bassin du Yangzi], Wuhan, Wuhan chubanshe, 1999, 342 pages.
- XIA Guozheng, *21 shiji changjiang zhongyou fazhen de tupokou* [Le débouché pour le développement du moyen Yangzi au XXI^e siècle], Wuhan, Wuhan daxue chubanshe, 1998, 367 pages.
- XIA Yang et Yi Yan, « *Qianxi Changjiang hangyun he Guomin jingji de guanxi* » [Le transport fluvial et le développement économique], *Zhongguo shuiyun* [Transport fluvial en Chine], vol 4, no. 11, 2006, pp. 76-82.
- XU Huihua et XIA Pengfei, « *Guowai liuyu guanli dui woguo de qishi* » [Les interprétations du mode de gestion des bassins versants étrangers], *Shuiziyuan fazhan yanjiu* [Recherches sur le développement des ressources en eau], vol. 6, no. 5, 2006, pp. 32-35.
- XU Jingyong, « *Zhide fangsi de woguo chengzhenhua tixi yu xiao chengzhen jianshe* » [Réflexion sur l'armature urbaine de la Chine et le développement des petites villes et bourgs], *Xuexi luntan* [Forum de recherche], vol. 27, no. 3, 2001, pp. 38-41.
- XU Zuoyun, *Wangu jianghe* [L'histoire du fleuve], Shanghai, Shanghai wenyi chubanshe, Shanghai, 2006, 356 pages.
- YANG Changheng, *Guoyou qiye fasheng de xin bianhua* [Le renouveau des entreprises d'État], *Qiye* [Entreprises], no. 5, 2007, pp. 10-12.
- Yang Dekun, « *Chongqinggang de jizhuangxiang yunshu yanjiu* » [Étude sur le transport de conteneurs dans le port de Chongqing], *Zhongguo gangkou* [Ports chinois], no. 25, 2008, pp. 22-25.
- YANG Shunxiang, « *Changjiang yan'an chengshi de zhengfujian hezuo : cong zhengzhi jiaodu chufa de yanjiu* » [La coopération gouvernementale des villes riveraines yangziennes : Un angle de vue politique], *Chongqing daxue xuebao* [Journal de l'Université de Chongqing], vol. 15, no. 6, 2009, pp. 37-40.
- Yang Xueyin et Fu liping, « *Waishang duzihua dui wo guo minzu chanye fazhan de yingxiang* » [Les répercussions de l'augmentation des capitaux entièrement étrangers sur le développement des entreprises chinoises], *Guanli he xiandai kexue* [Gestion et science contemporaine], no. 5, 2009, pp. 71-73.
- YAO Shimou, *Zhongguo chengshiqun* [La région urbaine chinoise], Pékin, Zhongguo kezhidaxue chubanshe, 2006, 469 pages.
- YE Zhongshu, *Changjiang wenmingshi* [Histoire de la civilisation yangzienne], Shanghai, Shanghai jiaoyu chubanshe, 2001, 587 pages.
- YU Keping, « *Zhongguo gongmin shehui chengzhang de zhidu kongjian he fazhan fangxiang* » [L'institution et le développement de la société civile en Chine], *Xiandai shijie he shehui zhuyi* [Monde contemporain et socialisme], no. 1, 2006, pp. 36-40.
- YU Shuqing, « *Woguo fei zhengfu zizhi fazhan cunzai de wenti ji yuanyin fenxi* » [Les problématiques du développement des organisations non gouvernementales chinoises] *Shengchanli yanjiu* [Recherche sur la force productive], no. 18, 2009, pp. 16-20 pages.
- YU Xiaogan, *Changjiang chanyedai de jianshe yu fazhan yanjiu* [Études sur le développement et la construction du corridor industriel du Yangzi], Pékin, Kexue chubanshe, 1994, 330 pages.

- YU Xiaogan, *Changjiang liuyu kechixu fazhan yanjiu*, [Le développement durable du bassin du Yangzi], Pékin, Kexue chubanshe, 2003, 489 pages.
- YUAN Gangming, *Zhongguo nongcun gongyehua yu xiangzheng qiye fazhan* [L'industrialisation chinoise et le développement des entreprises rurales], Pékin, Jingji kexue chubanshe, 1986, 372 pages.
- ZHANG Hongxiang, *Zhongguo jindai de ganggou he zujie* [Les ports et les concessions étrangères de la Chine contemporaine], Tianjin, Tianjin renmin chubanshe, 1993, 342 pages.
- ZHANG Jingxian, LUO Zhendong et HE Jianyi, *Tizhi zhuanxing yu zhongguo chengshi kongjian chonggou* [La transition institutionnelle et la restructuration de l'espace urbain en Chine], Nankin, Dongnan daxue chubanshe, 2007, 221 pages.
- ZHANG Junliang et PENG Yan, «Woguo xiaochengzhen renkou guimo wenti yanjiu » [La détermination des unités urbaines à l'échelle réduite], *Nongye jingji* [Économie agricole], no. 9, 2006, pp. 102-105.
- ZHANG Lei et HUANG Yuanxi, *Xinzhongguo jianli yilai de shuिनeng kaifa ziliao* [Les archives du développement de l'hydroélectricité depuis la fondation de la République populaire de Chine], *Jingji dili* [Géographie économique], vol. 29, no. 9, 2009, pp. 1435-1440.
- ZHANG Lei et WU Yinmei, «Zhangjiang ganliu diqu quyu fazhan yu guojia gongyehua » [Le développement régional et l'industrialisation du bassin du Yangzi], *Changjiang liuyu ziyuan he huangjing* [Ressources et environnement du bassin du Yangzi], vol. 14, no. 5, 2005, pp. 633-637.
- ZHANG Lei, «Jiating lianchan chengbao zerenzhi de jingjixue fenxi » [L'analyse économique sur la décollectivisation], *Lilun qianyan* [Théorie pionnière], no. 9, 2009, pp. 24-29.
- ZHANG Siping, *Liuyu jingji xue* [L'économie du bassin hydrographique], Wuhan, Hubei renmin chubanshe, 1987, 429 pages.
- ZHANG Xinhuan, «Dadushi banyuanqu xiao chengzhen zhenghe fazhan moshi yanjiu » [La périurbanisation et le mode de développement des petites villes et bourgs], *Yanjiu yu fazhan* [Recherche et Développement], vol. 25, no. 4, 2006, pp. 25-30.
- ZHANG Zhixuan, «Tan zhongguo shuidian jidi yu shuidianzhan de kaifa jianshe » [Discours sur les bases hydroélectriques et l'exploitation des centrales hydroélectriques], *Zhongguo dili zhishi* [Connaissances géographiques de la Chine], no. 4, 2004, pp. 18-22.
- ZHANG Zhongli et XIONG Yuezhi, *Changjiang yanjiang chengshihua yu zhongguo jindaihua* [L'urbanisation du bassin du Yangzi et la modernisation de la Chine], Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, 2002, 331 pages.
- ZHAO Ji, *Zhongguo ziran dili* [La géographie physique de la Chine], Pékin, Gaodeng jiaoyu chubanshe, 1995, 342 pages.
- ZHAO Xiaolei, *Zhongguo xiandai jingji lilun* [Les théories de l'économie chinoise contemporaine 1949-2000], Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, 2001, 447 pages.
- ZHAO Xinping et Zhou Yixing, «Xiao chengzhen zhongdian zhanlue de kunjing yu shijian wuqu » [La pratique et les difficultés du développement des petites villes et bourgs], *Xiaochengshi guihua* [Planification pour les petites villes], vol. 26 no. 10, 2002, pp. 36-40.
- ZHENG Liandi, «Liu Shiji yijian chengshi de shuiziuyan guanli – Shuijingzhu » [La gestion de l'eau dans le milieu urbain en Chine avant le VI^e siècle – Notes sur "ShuiJingzhu"], *Zhongguo shuiziuyan he shuidian yanjiusuo xuebao* [Journal de l'Institut des ressources en eau et de recherche sur l'hydroélectricité de Chine], no. 12, 1999, pp. 157-164.

- *Zhongguo buji maoyi* [Commerce portuaire : 1936-1940], Pékin, Zhonguo kexue yanjiusuo congkan, 1951, 230 pages.
- *Zhongguo nengyuan zhong changqi fazhan zhanlue yanjiu* [Recherche sur l'exploitation des ressources énergétiques à moyen et long terme en Chine (2030, 2050)], Pékin, Kexue chubanshe, 2011, 427 pages.
- ZHOU Chunshan, *Chengshi kongjian jiegou yu xintai* [Armature urbaine et morphologie urbaine], Pékin, Kexue chubanshe, 2007, 271 pages.
- ZHOU Yinxiao, *Jiti jingji gaige chutan* [Recherche sur la réforme des entreprises collectives], Shenyang, Liaoning renmin chubanshe, 1989, 290 pages.
- ZHOU Yixing, *Chengshi dilixue* [Géographie urbaine], Pékin, Shangwu yinshuguan, 1999, 448 pages.
- ZHOU Zhugen, «Shanghai zai changjiang liuyu zhong de zuoyong he zhanwang » [Le rôle et le devenir de Shanghai dans l'évolution du bassin du Yangzi], *Zhongguo dongbu jingji yu guanli* [Économie et gestion de la Chine de l'Est], no. 4, 1996, pp. 36-42.
- ZHU Ning, «Changjiang hangyun mianlinde tiaozhan yu jiyu » [Le défi et l'opportunité du développement du transport fluvial du Yangzi], *Heliu guanli* [Gestion fluviale], vol. 32, no. 7, 2010, pp. 18-22.

Ouvrages et articles français et anglais

- «Ateliers de villes : Wuhan et l'intégration de son troisième périphérique », *Urbanisme*, no. 341, 2005, p. 83.
- «La Chine : une économie de marché? », *Revue d'économie*, vol. 16 no. 3-4, 2002, 214 pages.
- «La Chine 2000 ans d'Empire », *L'histoire*, Numéro spécial, no. 300, 2005, 115 pages.
- ALLAIRE Julien, «La motorisation du transport de personnes en Chine, entre croissance économique et soutenabilité », *Cahier de Recherche LEPII*, no. 34, 2004, 23 pages.
- AMBROISE Bruno, *La dynamique du cycle de l'eau dans un bassin versant, processus, facteurs modèdes*, Bucarest, HGA, 1998, 200 pages.
- AMOROS Claude et PETTS Geoffrey E., *Hydrosystèmes fluviaux*, Paris, Masson, 1993, 300 pages.
- AUBERT Claude, «Chine rurale : le fossé villes-campagnes », *Revue Tiers Monde*, vol. 37, no. 147, 1996, pp. 525-547.
- AUBERT Claude, «L'agriculture chinoise : pour une approche régionale », *Club DEMETER, Paris. – Dénier 97/98 : économie et stratégies agricoles*, 1997, pp. 64-127.
- AUBERT Claude, «Politiques agricoles chinoises : la porte étroite », *L'économie mondiale 2006*, CEPII, dir., Paris, La Découverte, 2005, pp. 69-43.
- AUBRY Chantal, *Deltas du monde*, Paris, Éditions de la Martinière, 2004, 240 pages.
- BAILLY Antoine, GUESNIER Bernard et SALLEZ Alain, *Stratégies spatiales : comprendre et maîtriser l'espace*, Montpellier, GIP RECLUS, 1995, 216 pages.
- BAUDELLE Gay et VEYRET Yvette, *Les fondamentaux de la géographie*, Paris, Armand Colin, 2007, 301 pages.
- BEAUJEU-GARNIER Jacqueline, *Géographie urbaine*, 4^e édition, Paris, Armand Colin, 1995, 349 pages.
- BEAUJEU-GARNIER Jacqueline, *Traité de Géographie Urbaine*, Paris, Armand Colin, 1970, 493 pages.

- BEREAU Rémi et SANJUAN Thierry, «Le barrage des Trois Gorges – entre pouvoir d’État, gigantisme technique et incidences régionales », in Yves LACOSTE, dir., *Géopolitique de l’eau*, Paris, Hérodate, no. 102, 2001, pp. 19-56.
- BERGÈRE Marie-Claire, BIANCO Lucien et DOMES Jürgen, dir., *La Chine au XX^e siècle – De 1949 à aujourd’hui*, Paris, Fayard, 1990, 448 pages.
- BERGÈRE Marie-Claire, *Capitalismes & Capitalistes en Chine – Des origines à nos jours*, Paris, Perrin Asies, 2007, 460 pages.
- BERGÈRE Marie-Claire, *L’âge d’or de la bourgeoisie chinoise 1911-1937*, Niort, Flammarion, 1986, 370 pages.
- BERGÈRE Marie-Claire, *La Chine de 1949 à nos jours*, Paris, Armand Colin, 2000, 382 pages.
- BETHEMONT Jacques, «Qu’est-ce qu’un grand fleuve ? », in *VertigO – La revue en sciences de l’environnement sur le Web*, vol. 4, no. 3, 2003.
- BETHEMONT Jacques, *Les grands fleuves Entre nature et société*, 2^e édition, Paris, Armand Colin, 2000, 255 pages.
- BONIN Sophie, coord., *Le fleuve, un instrument du développement durable*, Orléans, Pacte territoires, 2007, 195 pages.
- BOUDEVILLE Jacques R., *Aménagement du territoire et polarisation*, Paris, Ed. M.-Th. Génin, 1972, 280 pages.
- BRAVARD Jean-Paul et SANJUAN Thierry, dir., «Le Yangzi et le Rhône », Lyon, *Géocarrefour*, vol. 79, no. 1, 2004, 93 pages.
- BRAVARD Jean-Paul, *Les cours d’eau*, Paris, Armand Colin, 1997, 222 pages.
- BUCHANAN Keith, *L’espace chinois : ses transformations des origines à Mao Zedong*, traduction de Pierre Trolliet, Paris, Armand Colin, 1973, 351 pages.
- BURGEL Guy, CHEN Guangting et SANJUAN Thierry, dir., «Villes Chinoises », *Villes en parallèle*, Université de Paris X – Nanterre Laboratoire de Géographie Urbaine, no. 23-24, 1996, 291 pages.
- CABASTAN Jean-Pierre, *L’administration chinoise après Mao – Les réformes de l’ère Deng Xiaoping et leurs limites*, Paris, Édition CNRS, 1992, 545 pages.
- CABESTAN Jean-Pierre, *Le système politique de la Chine populaire*, Paris, Presses universitaires de France, 1994, 505 pages.
- CALVAL Paul, *Épistémologie de la géographie*, Paris, Armand Colin, 2007, 302 pages.
- CALVAL Paul, *Géographie culturelle : une nouvelle approche des sociétés et des milieux*, Paris, Armand Colin, 2003, 287 pages.
- CALVAL Paul, *Géographie régionale*, Paris, Armand Colin, 2006, 335 pages.
- CALVAL Paul, *Géographie régionale*, Paris, Armand Colin, 2006, 335 pages.
- CALVAL Paul, *Géopolitique et géostratégie : la pensée politique, l’espace et le territoire au XX^e siècle*, Paris, Nathan, 1996, 224 pages.
- CALVAL Paul, *Histoire de la géographie*, Paris, Presses universitaires de France, 2001, 127 pages.
- CALVAL Paul, *La pensée géographique : introduction à son histoire*, Paris, Société d’édition d’enseignement supérieur, 1972, 116 pages.
- CARLUER Frédéric, *Pouvoir économique et espace. Analyse de la divergence régionale*, Paris, L’Harmattan, 2004, 431 pages.
- CATTAN Nadine, PUMAIN Denise, ROZENBLAT Céline et SAINT-JULIEN Thérèse, *Le système des villes européennes*, 2^e édition, Paris, Anthropos, 1999, 197 pages.
- CHARVET Jean-Pierre, dir., *Dictionnaire de géographie humaine*, Paris, Édition Liris, 2000, 190 pages.
- CHEVRIER Yves, *La Chine moderne*, Paris, Presses universitaires de France, 1983, 127 pages.

- CHI Ch'ao-Ting, *Key economic areas in Chinese history as revealed in the development of public works for water-control*, New York, Augustus M. Kelley, 1970, 168 pages.
- CHIVALLON Christine, « Une vision de la géographie sociale et culturelle en France », *Annales de géographie*, no. 634, 2003, pp. 646-657.
- CHOPLIN Armelle, « Fabrication des villes-capitales entre monde arabe et Afrique noire : Nouakchott (Mauritanie) et Khartoum (Soudan), étude comparée », sous la direction de Marie-Françoise Courel, Thèse en géographie, 2006, Paris I, 535 pages.
- CIATTONI Annette et VEYRET Yvette, dir., *Les fondamentaux de la géographie*, 2^e édition, Paris, Armand Colin, 2007, 301 pages.
- CLAVAL Paul, *Géographie culturelle. Une nouvelle approche des sociétés et des milieux*, Paris, Armand Colin, 2003, 287 pages.
- CLAVAL Paul, *Géographie régionale : de la région au territoire*, Paris, Armand Colin, 2006, 330 pages.
- CLAVAL Paul, *Géopolitique et stratégie : la pensée politique, l'espace et le territoire au XX^e siècle*, Paris, Nathan, 1994, 189 pages.
- DAI Qing, *Whose River : Can a Developing China be Responsible of the Three Gorges Dam Project*, États-Unis : Charlottesville, University of Virginia, 1996, 271 pages.
- DE L'HARPE Alain, *Traité de géographie culturelle : culture et représentations sociales*, Paris, Edilivre, 2007, 339 pages.
- DEBORAH Davis, *Introduction : Urban China*, in Deborah Davis, S. Richard Kraus, Barry Naughton et Elizabeth J. Perry, dir., *Urban Spaces in Contemporary China : the Potential for Autonomy and Community in Post-Mao China*, Cambridge, Cambridge University Press, 1995, pp.3-12.
- DELFANTE Charles et PELLETIER Jean, *Villes et urbanisme dans le monde*, Paris, Armand Colin, 2000, 199 pages.
- DORIER-APPRILL Elisabeth, dir., *Vocabulaire de la ville – Notions et références*, Paris, Édition du temps, 2001, 191 pages.
- DOULET Jean-François et GERVAIS-LAMBONY Marie-Anne, dir., *La Chine et les Chinois de la diaspora*, Neuilly, Atlande, 2000, 238 pages.
- DROULERS Martine, *L'Amazonie. Vers un développement durable*, Paris, Armand Colin, 2004, 219 pages.
- DUFOUR Jean-François, *Géopolitique de la Chine*, Bruxelles, Éditions complexe, 1999, 143 pages.
- DUPUY Gabriel, *L'urbanisme des réseaux. Théories et méthodes*, Paris, Armand Colin, 1991, 198 pages.
- FERGUÈNE Amélie, *Gouvernance locale et développement territorial : Le cas des pays du sud*, Paris, L'Harmattan, 2005, 408 pages.
- FOUCHER Michel, dir., *Asies nouvelles*, Paris, BELIN, 2002, 480 pages.
- FRANCHETTE Sylvie, « La structuration d'un espace hydraulique par les petites et moyennes villes : le cas du delta du Nil », *Annales de Géographie*, no. 575, 1994, pp. 74-79.
- FRITSCH Jean-Marie, *Les effets du défrichement de la forêt amazonienne et de la mise en culture sur l'hydrologie de petits bassins versants*, Paris, ORSTM, 1992, 392 pages.
- GENTELLE Pierre, *Chine et "diaspora"*, Paris, Ellipses, 2000, 390 pages.
- GENTELLE Pierre, *Économie de la Chine*, Paris, Armand Colin, 1994, 191 pages.
- GENTELLE Pierre, *Économie et régions de la Chine*, Paris, Armand Colin, 1999, 164 pages.
- GEORGE Pierre et VERGER Fernand, *Dictionnaire de la géographie*, 9^e édition, Paris, Presses universitaires de France, 2006, 472 pages.

- GHIOTTI Stéphane, *Les territoires de l'eau. Gestion et développement en France*, Paris, CNRS Éditions, 2007, 246 pages.
- GIRET Alain, *Géographie de l'écoulement fluvial*, Paris, l'Harmattan, 2006, 354 pages.
- GRAVIER Jean-François, *Paris et le désert français : décentralisation, équipement, population*, Paris, Le Portulan, 1947, 418 pages.
- GUILLERMAZ Jacques, *La Chine populaire*, 2^e édition, Paris, Presses Universitaires de France, 1991, 127 pages.
- JOHNSON Linda, dir., *Cities of Jiangnan in late imperial China*, New York, The State University of New York Press, 1993, 310 pages.
- JUILLARD Etienne, «La région, essai de définition », *Annales de géographie*, 1962, pp. 219-238.
- JUILLARD Etienne, *L'Europe rhénane. Géographie d'un grand espace*, Paris, Armand Colin, 1968, 293 pages.
- KÉLL Elisabeth, *Factories in the Countryside : the Industrial Workforce and Social Division in Nantong County (1895-1937)*, David Faure et Tao Tao Liu, dir., *Town and Country in China : Identity and Perception*, Houndmills, Basingstoke, Hampshire : Palgrave Publishers, 2002 : 7, pp. 54-77.
- KIMURA Masao, *Regionalism and development in ancient China : a survey of the establishment and abolition of counties during Former and Later Han*, Tokyo, Shakai keizai shigaku, vol. 27, no. 3, 1961, pp. 1-23.
- LABORDE Pierre, *Les espaces urbains dans le monde*, 2^e édition, Paris, Armand Colin, 2005, 239 pages.
- LACOSTE Yves, *Géopolitique*, Paris, Larousse, 2006, 335 pages.
- LAMOUREUX Christian, «Crise politique et développement rizicole en Chine : la région du Jiang-Huai (VIII^e-X^e siècles), *Bulletin de l'École française d'Extrême-Orient*, tome 82, 1995, pp. 145-184.
- LAMOUREUX Christian, «Les pérégrinations d'un modèle géographique (1965-2002) », *Études rurales*, 2002, pp. 263-271.
- LARIVIÈRE Jean-Pierre et MARCHAND Jean-Pierre, *Géographie de la Chine*, Paris, Armand Colin, 1999, 297 pages.
- LEFEBVRE Henri, *La production de l'espace*, 4^e édition, Paris, Economica, 2000, 512 pages.
- LEFEBVRE Henri, *Space : Social Product and Use Value*, in J. W. Freiberg, dir., *Critical Sociology : European Perspective*, New York, Irvington, 1979, pp. 285-295.
- LESLIE Jacques, *La grande bataille des barrages : conflits d'intérêts entre économie, populations déplacées et environnement*, Paris, Buchet Chastel, 2008, 359 pages.
- LIN Kun-chin, «Le développement du réseau routier en Chine Incohérences et inégalités », *Asie Visions*, no. 24, 2010, IFRI, 50 pages.
- MARCHAND Pascal, «La Volga : aménagement et environnement », Thèse en géographie, 1991, 1095 pages.
- MCGEE, T. G. (1991), *The emergence of desakota regions in Asia : Expanding a hypothesis*, in Ginsburg, N., Koppel, B. et McGee, T. G., dir., *The Extended Metropolis : Settlement Transition in Asia*, Honolulu, University of Hawaii Press, pp. 3-25.
- MERLIN Pierre et CHOAY Françoise, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Presses universitaires de France, 2005, 793 pages.
- MERLIN Pierre, *L'aménagement du territoire en France*, Paris, la Documentation française, 2007, 174 pages.
- MERLIN Pierre, *L'aménagement du territoire*, Paris, Presses universitaires de France, 2002, 448 pages.

- MEYNIER André, *Histoire de la pensée géographique en France*, Paris, Presses universitaires de France, 1969, 223 pages.
- MORICONI-EBRARD François, *De Babylone à Tokyo – les grandes agglomérations du monde*, Paris, GéoPhrys, 2000, 344 pages.
- MURPHEY Rhoads, *Shanghai : Key to Modern China*, Harvard U.P, Oxford U.P, 1953, 232 pages.
- NAUGHTON Barry J., « Causes et conséquences des écarts de croissance entre provinces », *Revue d'économie du développement*, no. 1-2, 1999, pp. 33-70.
- NAUGHTON Barry J., *The Chinese Economy : Transitions and Growth*, The MIT Press, 2006, 544 pages.
- NEE V. A., *Theory of market transition : from redistribution to markets in state socialism*, in *American Sociological Review*, no. 54, 1989, pp. 663-681.
- OI J. C., *The role of the local state in China's transitional economy*, *China's Quarterly*, no. 144, 1995, pp. 1332-1149.
- PADOVANI Florence, « Les effets sociopolitiques des migrations forcées en Chine liées aux grands travaux hydrauliques. L'exemple du barrage des Trois Gorges », *Les Études du CERI*, no. 103, 2004, 37 pages.
- PAULET Jean-Pierre, *Géographie urbaine*, 2^e édition, Paris, Armand Colin, 2005, 342 pages.
- PERROUX François, « Les investissements multinationaux et l'analyse des pôles de développement et des pôles d'intégration », *Revue Tiers-Monde*, tome 9, no. 34, 1963, pp. 239-265.
- PERROUX François, « Note sur la notion de pôle de croissance », *Économie Appliquée*, 1955, pp. 307-320.
- PERROUX François, *Economic space : theory and applications. Quarterly Journal of Economics*, vol. 64, no. 1, 1950, pp. 89-104.
- PHILIPPE Haeringer, dir., « La refondation mégapolitaine, une nouvelle phase de l'histoire urbaine ? Tome I : L'Eurasie post-communiste, Moscou, Shanghai, Hong Kong », *Techniques, Territoires et Sociétés*, no. 36, 2002, 327 pages.
- POLÈSE Mario, *Économie urbaine et régionale: Introduction à la géographie économique*, 3^e édition, Paris, Economica, 2009, 438 pages.
- PUMAIN Denise et SAINT-JULIEN Thérèse, *L'analyse spatiale*, Paris, Armand Colin, 1997, 161 pages.
- PUMAIN Denise et SAINT-JULIEN Thérèse, *Les interactions spatiales*, Paris, Armand Colin, 2001, 191 pages.
- PUMAIN Denise, PAQUOT Thierry et KLEINSCHMAGER Richard, *Dictionnaire. La ville et l'urbain*, Paris, Economica : Anthropos, 2006, 320 pages.
- REYNAUD Alain, « la Chine ou le "grand dragon" », in Jean Domingo, Alain Gauthier et Alain Reynaud, dir., *L'Espace Asie-Pacifique*, Paris, Bréal, 1997, pp. 173-194.
- REYNAUD Alain, *Société, espace et justice : inégalités régionales et justice socio-spatiale*, Paris, Presses universitaires de France, 1981, 263 pages.
- RONCAYOLO Marcel, *La ville et ses territoires*, Gallimard, La Flèche (Sarthe), 1990, 288 pages.
- SANDERS Lena, *Système de villes et synergétique*, Paris, Economica, 1992, 274 pages.
- SANJUAN Thierry, « La Chine en recomposition : pouvoirs territoriaux, dynamiques urbaines et globalisation », sous la direction de Jean-Louis Chaléard, *Habilitation à diriger des recherches : Géographie : Paris 1 : 2004*, 227 pages.
- SANJUAN Thierry, « Le delta de la rivière des Perles, développement et construction régionale dans la province du Guangdong (République populaire de Chine) 1980-1992 », sous la direction de Paul CLAVAL, *Thèse en géographie*, 1996, 506 pages.

- SANJUAN Thierry, «Mutation des rapports ville-campagne et mégapoles asiatiques : le delta de la rivière des Perles », in Chaléard Jean-Louis et Dubresson Alain, dir., *Villes et campagnes dans les pays du Sud : géographie des relations*, Paris, Karthala, 1999, pp. 239-258.
- SANJUAN Thierry, *À l'ombre de Hong Kong, le delta de la Rivière des Perles*, Paris, l'Harmattan, 1997, 313 pages.
- SANJUAN Thierry, *Atlas de la Chine, les mutations accélérées*, Paris, Autrement, 2007, 80 pages.
- SANJUAN Thierry, *Atlas de Shanghai*, Paris, Autrement, 2009, 88 pages.
- SANJUAN Thierry, avec la participation de Trolliet Pierre, *La Chine et le monde chinois – une géopolitique des territoires*, Paris, Armand Colin, 2010, 384 pages.
- SANJUAN Thierry, dir., «Chine, nouveaux enjeux géopolitiques », *Hérodote*, Deuxième trimestre 2007, no. 125, Paris, Édition La Découverte, 191 pages.
- SANJUAN Thierry, dir., *Dictionnaire de la Chine contemporaine*, Paris, Armand Colin, 2006, 303 pages.
- SANJUAN Thierry, *La Chine – territoire et société*, Paris, Hachette, 2000, 189 pages.
- SANJUAN Thierry, *Le d'ŕi chinois*, Paris, la Documentation française, 2008, 63 pages.
- SKINNER William G., dir., *The city in late imperial China*, California, Stanford, Stanford University press, 1977, 820 pages.
- TROIN Jean-Fran çois, *Les métropoles des "sud"*, Paris, Ellipses, 2000, 160 pages.
- TROLLIET Pierre, *G éographie de la Chine*, Paris, Presses universitaires de France, 1993, 123 pages.
- VAN HUFFEL Christophe, dir., «Le développement de la Chine », *Revue Région et développement*, Paris, l'Harmattan, no. 28, 2008, 272 pages.
- VIDAL-NAQUET Pierre et WITTFOGEL Karl August, « Histoire et idéologie : Karl Wittfogel et le concept de "mode de production asiatique" », *Annales. Économies, Soci é s, Civilisation*, no. 3, 1964, pp. 531-549.
- WACKERMANN Gabriel, *G éographie urbaine*, Paris, Ellipses, 2000, 239 pages.
- WEBBER Max, (traduction par Ph. Fritsch), *La ville* (extrait du tome II d'Économie et soci é t), Paris, Aubier Montaigne, 1982, 218 pages.
- WEI Yehua Dennis, *Decentralization, Marketization and Globalization : the Triple Processes Underlying Regional Development in China*, in *Asian Geographer*, 2001, 20 (1/2), pp. 7-23.
- WHYTE Martin King, *Town and Country in Contemporary China*, in *Comparative Urban Research*, 10 (1), 1983, pp. 9-20.
- WILKINSON Philip, Yang Tseu Kiang, traduction et adaptation française Anne Saint-Girous, Nathan, 160 pages.
- WILKINSON Philip, Yang Tseu Kiang, traduction et adaptation française de Anne Saint-Girous, Paris, Fernand Nathan, 2005, 160 pages.
- WILL Pierre-Étienne, «Techniques et organisation en Chine : l'exemple de l'irrigation et de la protection hydraulique à l'époque impériale », *Cahiers du Centre de Recherches Historiques*, École des Hautes Études en Sciences Sociales, no.4, 1989, pp. 71-88.
- WILL Pierre-Étienne, « Un cycle hydraulique en Chine : la province du Hubei du XVI^e au XIX^e siècle », *Bulletin de l'École Française d'Extr êne-Orient*, LXVIII (1980), pp. 261-287.
- WITTFOGEL Karl August, *Oriental despotism, A comparative study of total powere*, New-York, Vintage Books, 1981, 556 pages.
- ZHOU Yi, *Huaxi village : Post-Collectivism in a Transitional Economy*, Hong Kong, Oxford University Press, 2006, 333 pages.

Table des cartes

Carte 1 : La répartition des disparités régionales en Chine en 2009	8
Carte 2 : Le découpage de la Chine en trois zonages climatologiques et la répartition de la population en 2009	11
Carte 3 : La répartition du PIB par habitant dans le bassin du Yangzi en 2009 Erreur ! Signet non défini.	
Carte 4 : Calendrier des études de terrains	Erreur ! Signet non défini.
Carte 5 : La figuration du bassin hydrographique du Yangzi dans le monde	49
Carte 6 : La répartition des bassins hydrographiques en Chine	Erreur ! Signet non défini.
Carte 7 : La structure topographique de la vallée du Yangzi	Erreur ! Signet non défini.
Carte 8 : La répartition du maillage fluvial dans le bassin du Yangzi	Erreur ! Signet non défini.
Carte 9 : La répartition des bassins élémentaires dans la vallée du Yangzi Erreur ! Signet non défini.	
Carte 10 : La division administrative du bassin hydrographique du Yangzi	Erreur ! Signet non défini.
Carte 11 : La répartition du haut, du moyen et du bas Yangzi	Erreur ! Signet non défini.
Carte 12 : La division du bassin du Yangzi selon le découpage en régions naturelles et en fonction du zonage climatique	Erreur ! Signet non défini.
Carte 13 : La délimitation du delta du Yangzi	84
Carte 14 : La répartition des principaux foyers culturels du Paléolithique et du Néolithique dans le bassin du Yangzi	Erreur ! Signet non défini.
Carte 15 : La répartition des « régions économiques clés » historiques dans le bassin du Yangzi pendant la Chine impériale	100
Carte 16 : La répartition des principaux itinéraires pour le transport de <i>caoyun</i> dans le bassin du Yangzi au XIII ^e siècle	Erreur ! Signet non défini.
Carte 17 : La répartition des « régions économiques clés » historiques en Chine	Erreur ! Signet non défini.
Carte 18 : L'itinéraire du Grand Canal	Erreur ! Signet non défini.
Carte 19 : L'aménagement du fleuve Jing dans les années 1950-1970	Erreur ! Signet non défini.
Carte 20 : La répartition des ports ouverts et des concessions étrangères dans le bassin du Yangzi (1840 à 1912)	Erreur ! Signet non défini.
Carte 21 : Les étapes officielles de l'ouverture du bassin du Yangzi (1984-1992)	Erreur ! Signet non défini.
Carte 22 : Le Schéma directeur du développement régional de la municipalité de Nankin (2002-2020)	Erreur ! Signet non défini.
Carte 23 : Imbrication des macrorégions physiographiques dans le système fluvial et administratif du bassin du Yangzi à l'époque de la fin de la Chine impériale Erreur ! Signet non défini.	
Carte 24 : La macrorégion du moyen Yangzi	189
Carte 25 : L'organisation spatiale du bassin du Yangzi à la fin de l'époque de la Chine impériale et sous la République (1840-1936)	Erreur ! Signet non défini.
Carte 26 : L'espace économique du bassin du Yangzi hérité des débuts de la République populaire (1949-1950)	Erreur ! Signet non défini.

- Carte 27 : La politique de défense territoriale et la répartition des principales bases industrielles de la troisième ligne de défense en Chine (1964-1976) **Erreur ! Signet non défini.**
- Carte 28 : La division des régions de coopération économique en Chine dans les années 1980 **Erreur ! Signet non défini.**
- Carte 29 : Le projet de développement des régions urbaines dans le bassin du Yangzi **Erreur ! Signet non défini.**
- Carte 30 : Le projet de développement de la région urbaine de Changsha-Zhuzhou-Xiangtan (2000-2020) **Erreur ! Signet non défini.**
- Carte 31 : Le projet de développement de la région urbaine de Wuhan (2009-2020) ... **Erreur ! Signet non défini.**
- Carte 32 : Le projet de développement de la région urbaine de Chengdu-chongqing (2010-2020) **Erreur ! Signet non défini.**
- Carte 33 : La planification du cœur-région de la région urbaine de Changsha-Zhuzhou-Xiangtan : réseau de transport et espace bâti (2000-2020) **Erreur ! Signet non défini.**
- Carte 34 : Le projet de développement du réseau de transport de la région urbaine de Wuhan (2010-2020) **Erreur ! Signet non défini.**
- Carte 35 : La planification prospective pour le réseau de transport de la région urbaine de Chengdu-Chongqing (2010-2020) **Erreur ! Signet non défini.**
- Carte 36 : La planification pour le développement du réseau de transport du delta du Yangzi (2008-2020) **Erreur ! Signet non défini.**
- Carte 37 : La répartition de la population dans le bassin du Yangzi (2008) **Erreur ! Signet non défini.**
- Carte 38 : L'évolution des autoroutes dans le bassin du Yangzi (comparaison de 1996 et 2010) **Erreur ! Signet non défini.**
- Carte 39 : L'identification de l'armature urbaine dans le bassin du Yangzi à partir du critère de l'intensité des flux de personnes entre les pôles urbains et leur aire d'influence (2007) **Erreur ! Signet non défini.**
- Carte 40 : La hiérarchie urbaine du bassin du Yangzi (2008) **Erreur ! Signet non défini.**
- Carte 41 : La planification de l'aménagement de la municipalité de Shanghai (Organisation de l'espace urbain, 1999-2000) **Erreur ! Signet non défini.**
- Carte 42 : La planification pour le développement de la municipalité de Wuhan (2006-2020) **Erreur ! Signet non défini.**
- Carte 43 : La planification pour le développement de la municipalité de Chongqing (2007-2020) **Erreur ! Signet non défini.**
- Carte 44 : L'identification des cinq types ruraux dans la municipalité de Shanghai **Erreur ! Signet non défini.**
- Carte 45 : La place de Wujiang dans le delta du Yangzi 356
- Carte 46 : La répartition des grands travaux d'aménagement dans le bassin du Yangzi au XXI^e siècle **Erreur ! Signet non défini.**
- Carte 47 : La répartition des treize bases hydroélectriques en Chine **Erreur ! Signet non défini.**
- Carte 48 : La répartition des centrales hydroélectriques dans le bassin du Yangzi (2007) **Erreur ! Signet non défini.**
- Carte 49 : Le barrage des Trois Gorges 394
- Carte 50 : La diffusion de l'électricité de la centrale hydroélectrique des Trois Gorges **Erreur ! Signet non défini.**
- Carte 51 : La composition industrielle du bassin du Yangzi (2008) **Erreur ! Signet non défini.**

Carte 52 : La répartition des zones de développement industriel dans le bassin du Yangzi (2009).....	Erreur ! Signet non défini.
Carte 53 : La répartition des principaux constructeurs automobiles dans le bassin du Yangzi (2008).....	Erreur ! Signet non défini.
Carte 54 : La répartition du réseau de transport terrestre dans le bassin du Yangzi (2010)	Erreur ! Signet non défini.
Carte 55 : La répartition du réseau routier dans le bassin du Yangzi (autoroutes nationales et routes nationales 2010)	Erreur ! Signet non défini.
Carte 56 : La répartition du réseau ferroviaire dans le bassin du Yangzi (2009).....	Erreur ! Signet non défini.
Carte 57 : La ligne à grande vitesse longeant le Yangzi	Erreur ! Signet non défini.
Carte 58 : La planification du réseau ferroviaire régional dans le delta du Yangzi (révisé en 2010)	Erreur ! Signet non défini.
Carte 59 : La planification prospective pour le développement du réseau express municipal de Changsha.....	Erreur ! Signet non défini.
Carte 60 : La répartition des six réseaux de chenaux dans le bassin du Yangzi	Erreur ! Signet non défini.
Carte 61 : la répartition des ports fluviaux dans le bassin du Yangzi	Erreur ! Signet non défini.
Carte 62 : La répartition des différentes catégories de chenaux dans le bassin du Yangzi (2009)	Erreur ! Signet non défini.
Carte 63 : La répartition des investissements directs à l'étranger dans le bassin du Yangzi en 2009	Erreur ! Signet non défini.
Carte 64 : Le bassin du Yangzi en Chine	616

Table des tableaux

Tableau 1 : L'évolution du PIB par habitant des 31 circonscriptions provinciales (provinces, régions autonomes et municipalités de rang provincial) de 1978 à 2009.....	6
Tableau 2: Les publications scientifiques concernant les études du bassin hydrographique en Chine de 1979 à 2008	40
Tableau 3 : La répartition du territoire et de la population provinciale dans le bassin du Yangzi	58
Tableau 4 : Les principaux affluents du Yangzi	65
Tableau 5 : La division des régions naturelles du bassin du Yangzi.....	74
Tableau 6 : Les principaux ports yangziens et le périmètre de leur arrière-pays pendant les dynasties des Tang et Song (618-1279)	117
Tableau 7 : La répartition des ports yangziens au VIII ^e siècle.....	120
Tableau 8 : L'évolution et la répartition des travaux fluviaux dans le bassin du Yangzi à l'époque de la Chine impériale.....	131
Tableau 9 : L'ouverture des ports au commerce extérieur, l'implantation des concessions étrangères et l'édification de douanes dans les principales villes yangziennes de 1840 à 1912	162
Tableau 10 : Les étapes officielles de l'ouverture du pays après la réforme économique de 1978.....	171
Tableau 11 : Les principales politiques d'aménagement du territoire mises en place dans le bassin du Yangzi (1980-2010).....	175
Tableau 12 : Les données clés des macrorégions yangziennes pour 1843, 1893 et 1953.....	187
Tableau 13 : L'évolution démographique et de l'espace bâti dans les villes riveraines yangziennes (1840-1930)	194
Tableau 14 : L'évolution de l'organisation régionale du bassin du Yangzi (1843-1893).....	194
Tableau 15 : Bilan des transactions commerciales effectuées entre Shanghai et les autres grands ports yangziens en 1936	199
Tableau 16 : Le projet de développement des régions urbaines et des corridors industriels yangziens (données 2008)	226
Tableau 17 : Statistiques pour la comparaison des quatre régions urbaines yangziennes (existantes et potentielles) (2008).....	234
Tableau 18 : La répartition des villes dans le réseau de villes de Chengdu-Chongqing en fonction de leur taille (population non agricole des arrondissements urbains) ...	254
Tableau 19 : La répartition des villes dans le bassin du Yangzi en fonction de leur taille (populations non agricoles des arrondissements urbains, 2008)	265
Tableau 20 : La comparaison du niveau économique des villes dans le bassin du Yangzi (2008)	268
Tableau 21 : La hiérarchie urbaine du bassin du Yangzi	278
Tableau 22 : La comparaison du revenu et les dépenses annuelles moyennes par habitant dans les différentes entités administratives provinciales du bassin du Yangzi en 2009	281
Tableau 23 : La comparaison du revenu et les dépenses annuelles moyennes par habitant dans dix grandes villes yangziennes en 2009	281
Tableau 24 : Les flux d'investissements entre Shanghai et les autres provinces yangziennes en 2000	285

Tableau 25 : L'évolution de la disparité ville / campagne en fonction des choix politiques .	303
Tableau 26 : Les principales données concernant l'économie rurale du bassin du Yangzi (2009)	323
Tableau 27 : La répartition sectorielle des effectifs actifs des entreprises rurales dans le haut, le moyen et le bas Yangzi (2009)	326
Tableau 28 : La répartition des effectifs ruraux dans le bassin du Yangzi (suivant la division sectorielle de l'économie rurale 2009)	326
Tableau 29 : Les données clés sur les entreprises rurales du bassin du Yangzi (2009)	330
Tableau 30 : La composition économique des entreprises rurales dans la province du Jiangsu (2009)	333
Tableau 31 : L'évolution des entreprises rurales dans le delta du Yangzi	338
Tableau 32 : La circulation de la main-d'œuvre rurale dans le bassin du Yangzi (2000).....	345
Tableau 33 : La mobilité de la main-d'œuvre rurale dans le bassin du Yangzi (2000)	346
Tableau 33-1 : Classement selon les provinces réceptrices (pourcentage)	346
Tableau 33-2 : Classement suivant les provinces émettrices (pourcentage)	347
Tableau 34 : Les grands travaux d'aménagement du bassin au Yangzi du XXI ^e siècle	368
Tableau 35 : Les capacités de production des centrales hydroélectriques yangziennes	390
Tableau 36 : La répartition des réserves hydroélectriques dans le bassin du Yangzi	393
Tableau 37 : Les chiffres du barrage des Trois Gorges.....	395
Tableau 38 : Estimation des ressources hydroénergétiques exploitables du Yangzi	396
Tableau 39 : La planification pour le développement du corridor industriel le long du Yangzi	413
Tableau 40 : Les principaux domaines de l'industrie (secteur secondaire) ciblés par le XII ^e Plan quinquennal des provinces riveraines yangziennes.....	416
Tableau 41 : Les principaux domaines de l'industrie des technologies de pointe en expansion dans les provinces yangziennes	416
Tableau 42 : La répartition des zones de développement industriel dans le bassin du Yangzi	417
Tableau 43 : La production automobile dans le bassin du Yangzi (2008)	424
Tableau 44 : La production de l'industrie pétrochimique en 2009	426
Tableau 45 : Les investissements dans les secteurs du transport et du service postal au sein du Yangzi (2004 et 2009)	430
Tableau 46 : Les trois principaux modes de transport dans le bassin du Yangzi (2009)	434
Tableau 47 : Les nombres d'autoroutes yangziennes passant à Pékin, à Shanghai, à Wuhan et à Chongqing	440
Tableau 48 : La planification du réseau ferroviaire dans les régions urbaines yangziennes..	454
Tableau 49 : Les chiffres clés des ports yangziens en 2009.....	466
Tableau 50 : Les principaux ports fluviaux sur le cours principal du Yangzi.....	468
Tableau 51 : Le classement des chenaux yangziens (selon le tonnage) (2009)	483
Tableau 52 : Les statistiques portant sur la longueur des voies navigables dans le bassin du Yangzi (2007).....	484
Tableau 53 : Nombre de ponts sur le Yangzi (classement jusqu'au 30 octobre 2011)	486
Tableau 54 : Les critères pour l'aménagement des chenaux du Yangzi en 2020 (projet)	490
Tableau 55 : Typologie des pouvoirs et de leurs rayonnements territoriaux	514
Tableau 56 : La typologie des entreprises chinoises	536
Tableau 57 : L'évolution du PIB des différents régimes d'entreprises industrielles dans le bassin du Yangzi (1981-2007).....	540
Tableau 58 : Organisations sociales dans le bassin du Yangzi en 2007.....	558
Tableau 59 : Les ONG dans le bassin du Yangzi en 2007	559

Tableau 60 : Le nombre d'organisations sociales dans le bassin du Yangzi (classement suivant la division administrative)	573
Tableau 61 : Le nombre d'ONG dans le bassin du Yangzi en 2007	573

Table des graphiques

Graphique 1 : L'évolution des disparités régionales en Chine entre 1978 et 2000.....	7
Graphique 2 : La répartition de la superficie provinciale dans le bassin du Yangzi.....	57
Graphique 3 : L'évolution du taux d'urbanisation entre 1987 et 1999 dans les trois grands ensembles yangziens	210
Graphique 4 : L'évolution de la densité routière entre 1982 et 1999 dans les trois grands ensembles yangziens	210
Graphiques 5 : L'évolution de la production dans les trois grands ensembles yangziens	211
Graphique 5-1 : L'évolution du PNB (<i>guomin shengchan zongzhi</i>) entre 1984 et 1989	211
Graphique 5-2 : L'évolution du PIB (<i>guonei shengchan zongzhi</i>) entre 1990 et 1999.....	211
Graphiques 6 : Comparaison de la vitesse de développement des trois grands ensembles yangziens	213
Graphique 6-1 : L'évolution du taux d'urbanisation entre 2000 et 2008 dans les trois grands ensembles yangzien	213
Graphique 6-2 : L'évolution des populations non agricoles dans les trois grands ensembles yangziens (2000-2008)	213
Graphique 6-3 : L'évolution de la superficie de l'espace bâti dans le Jiangsu, le Hunan et le Sichuan entre 2000 et 2009.....	214
Graphique 6-4 : L'évolution de la densité routière dans les trois grands ensembles yangzien entre 2000-2009	215
Graphique 6-5 : L'évolution des autoroutes dans les trois grands ensembles yangziens entre 2000-2009	215
Graphique 6-6 : L'évolution du secteur tertiaire dans les trois grands ensembles du bassin du Yangzi (2000-2008).....	216
Graphique 7 : L'évolution de la disparité ville / campagne (en fonction du revenu annuel moyen)	312
Graphique 8 : L'évolution des activités non agricoles par rapport aux activités agricoles dans l'économie rurale du Jiangsu (1980-2007)	325
Graphique 9 : La répartition des effectifs ruraux actifs dans le bassin du Yangzi (suivant la division du secteur industriel 2009)	327
Graphique 10 : La répartition des effectifs ruraux dans les différents secteurs du bas, du moyen et du haut Yangzi (2009)	327
Graphiques 11 : La répartition de la production des entreprises rurales du Jiangsu	334
Graphique 11-1 : Classement selon le régime de propriétés des entreprises rurales	334
Graphique 11-2 : Classement selon le type de capitaux investis dans les entreprises rurales	334
Graphique 11-3 : Classement selon les productions sectorielles des entreprises rurales	334
Graphiques 12 : Comparaison de la répartition sectorielle de la production de Wujiang en 1990 et 2005	357
Graphique 12-1 : La répartition sectorielle de la production de Wujiang en 1990	357
Graphique 12-2 : La répartition sectorielle de la production de Wujiang en 2005	357
Graphique 13 : La répartition des dix principales industries dans le bassin du Yangzi.....	404
Graphique 14 : La répartition des dix principales industries dans le bassin du Yangzi.....	404
Graphique 15 : La comparaison de l'évolution de la production agricole et industrielle dans le bassin du Yangzi (1997 à 2009)	406
Graphique 16 : Le nombre d'automobiles produites dans le bassin du Yangzi (2008)	420
Graphique 17 : Le Taux d'augmentation annuelle des routes dans le bassin du Yangzi	442

Graphique 18 : L'évolution du trafic de conteneurs dans les dix premiers ports yangziens (2006-2008)	477
Graphique 19 : L'évolution des différents régimes d'entreprises industrielles dans le bassin du Yangzi (1981-2007).....	544
Graphique 20 : L'évolution des investissements directs à l'étranger (IDE) dans le bassin du Yangzi (1993-2007).....	548
Graphique 21 : L'évolution des différents types d'entreprises à capitaux étrangers en Chine (2001-2007)	548
Graphique 22 : La composition des activités des organisations sociales dans le bassin du Yangzi en 2007	557

Table des illustrations

Illustration 1 : Les paysages des Trois Gorges figurés sur les billets du <i>renminbi</i>	67
Illustration 2 : L'évolution du lac Dongting du XIV ^e au XX ^e siècles	82
Illustration 3 : Les terres aménagées en polders (<i>weitian</i>) dans la région du lac Tai.....	127
Illustration 4 : La composition du système d'irrigation de Dujiangyan.....	134
Illustration 5 : L'aménagement des terres de polders dans la région du lac Tai au X ^e siècle	138
Illustration 6 : Dessin historique du Grand Canal	140
Illustration 7 : L'introduction des cours d'eau dans la ville de Chengdu au III ^e siècle av. J.-C.	151
Illustration 8 : Stèle du plan de Pingjiangfu (Suzhou aujourd'hui) datée de 1229	153
Illustration 9 : La composition de la région urbaine à partir d'une seule aire métropolitaine	251
Illustration 10 : La répartition des villes importantes et les axes de développement du réseau de villes de Chengdu-Chongqing	253
Illustration 11 : La composition d'une région urbaine en forme de <i>desakota</i>	263
Illustration 12 : L'implantation des grandes centrales hydroélectriques dans le haut Yangzi	387
Illustration 13 : Les différentes institutions pour la gestion des eaux du bassin du Yangzi ..	509
Illustration 14 : La structure de la décentralisation économique en Chine	532

Table des photos

Photos 1 et 2 : Les glaciers du Jianggudiru au sud-ouest du Geladandong.....	62
Photo 3 : Point de confluence où le Danqu rejoint le Tuotuo	62
Photo 4 : Le fleuve Tongtian au Qingha	62
Photo 5 : Le Jinsha traversant les gorges de Tongjia	64
Photo 6 : Les vagues déferlantes du Jinsha traversant les gorges du saut du Tigre	64
Photos 7 et 8 : La culture en terrasses dans le bourg de Xieping à Yichun au Jiangxi.....	126
Photo 9 : Vue à vol d'oiseau de l'ouvrage hydraulique de Dujiangyan.....	135
Photo 10 : Ancienne photo de l'usine sidérurgique de Panzhihua (Sichuan, 1972)	207
Photo 11 : Ancienne photo de l'usine automobile de Shiyan (Hubei, 1977)	207
Photo 12 : La périurbanisation à Shanghai Bourg de Tianjiazha (Baoshan, Shanghai).....	341
Photo 13 : La suburbanisation à Shanghai (district de Minhang)	341
Photo 14 : La rurbanisation dans le bourg de Guazhou (Zhenjiang).....	341
Photo 15 : L'espace bâti gagne l'espace rural dans le district de Yubei à Chongqing	341
Photo 16 : L'urbanisation et l'expansion du parc de logements pour accueillir les migrations forcées dans la ville de Zhongxian (Chongqing), conséquence de la construction du barrage des Trois Gorges	344
Photo 17 : Les travaux du barrage de Xiangjia (Jinsha) en cours de construction (2004).....	389
Photo 18 : La cérémonie de lancement des travaux du barrage de Jingpin I (Yalong).....	389
Photo 19 : La gare du Nord de triage de Wuhan	452
Photo 20 : Un TGV au départ de la nouvelle gare de Wuhan	452
Photos 21 : Les principaux ponts sur le Yangzi	487

Table des matières

SOMMAIRE	1
REMERCIEMENTS.....	2
INTRODUCTION GÉNÉRALE : Le Yangzi et la recherche de l'équité spatiale.....	4
Les disparités géographiques en Chine	5
Problématiques et axes de questionnements	27
Méthodologie de recherche : une approche régionale.....	31
L'organisation du plan	44
PREMIÈRE PARTIE : Le Yangzi et les facteurs de la construction de son territoire régional.....	46
Introduction de la première partie	47
Chapitre I. Au fondement de la région du Yangzi : le fleuve et sa structuration de l'espace	48
I.1. Le Yangzi – « fleuve des mille li ».....	53
I.2. La répartition du maillage hydrographique.....	53
I.2.1. La source du fleuve	61
I.2.2. Le cours supérieur du Yangzi	62
I.2.3. Le cours moyen du Yangzi	68
I.2.4. Le cours inférieur du Yangzi	70
I.3. Les contraintes topographiques dans l'organisation de l'espace	73
I.3.1. Les dislocations de l'organisation du bassin du Yangzi	73
I.3.2. La source du Yangzi : une terre stérile du « permafrost ».....	76
I.3.3. La région marginale des hautes terres.....	77
I.3.4. Le bassin du Sichuan : une région prospère « enclavée ».....	78
I.3.5. La région des « bols de riz » : crues et fertilités	79
Chapitre II : Unité et identité de l'espace régional : les valeurs de la civilisation fluviale du Yangzi.....	88
II.1. Une civilisation fluviale.....	89
II.2. Le bassin du Yangzi, un des berceaux de la civilisation chinoise.....	90
II.3. La métamorphose du bassin : de la civilisation agricole à la civilisation industrielle	95
II.3.1. La formation d'un centre de prospérité agricole	96
II.3.2. L'émergence de « germes du capitalisme » dans le bassin du Yangzi.....	102
II.3.3. L'industrialisation moderne du bassin du Yangzi	106
II.4. La civilisation portuaire yangzienne : fleuve, port et arrière-pays	109
II.4.1. L'évolution historique des ports yangziens	109
II.4.2. Le système du transport de caoyun.....	110
II.4.3. Le rôle administratif des ports yangziens	112
II.4.4. Fleuve, port et arrière-pays : structuration de l'espace du bassin du Yangzi ..	114
II.5. Les travaux hydrauliques et leur rôle dans la formation de l'espace yangzien	123
II.5.1. Les conditions naturelles de l'espace yangzien et l'organisation des travaux hydrauliques	124
II.5.2. Les travaux hydrauliques et le contrôle des « régions économiques clés » historiques	128
Conclusion de la première partie	157

DEUXIÈME PARTIE : Les recompositions spatiales de l'urbain dans le bassin du Yangzi.....	158
Introduction de la deuxième partie.....	159
Chapitre III : L'évolution des politiques de développement régional.....	160
III.1. Les ouvertures successives du bassin du Yangzi	161
III.1.1. La première ouverture du bassin (XIX ^e siècle)	161
III.1.2. La seconde ouverture du bassin (XX ^e siècle).....	168
III.2. La fabrique idéologique d'un fleuve : de l'ouverture à l'« équité spatiale ».....	173
III.3. L'évolution de l'organisation spatiale du bassin du Yangzi	184
III.3.1. L'état embryonnaire : les macrorégions du Yangzi	185
III.3.2. La genèse de l'opposition littoral / intérieur	192
III.3.3. À la recherche de l'« équité spatiale » (1937-1942 et 1958-1976)	201
III.3.4. Ouverture économique et inégalités régionales de développement (de 1978 à aujourd'hui)	209
Chapitre IV : La nouvelle structuration du bassin du Yangzi.....	220
IV.1. L'émergence des régions urbaines dans le bassin du Yangzi	221
IV.1.1. Les projets d'urbanisation à l'échelle régionale dans le bassin du Yangzi....	221
IV.1.2. Les principes de la politique de développement de la région urbaine	231
IV.1.3. L'état des lieux des régions urbaines yangziennes	233
IV.1.4. Vers une typologie de la région urbaine yangzienne	244
IV.2. La configuration de l'armature urbaine dans le bassin du Yangzi.....	265
IV.2.1. L'organisation du réseau urbain du bassin du Yangzi	269
IV.2.2. La hiérarchie urbaine du bassin du Yangzi	273
IV.3. Les pôles urbains et leur rôle dans la structuration du bassin du Yangzi	280
IV.3.1. Shanghai : un pôle urbain puissant.....	282
IV.3.2. Wuhan : un pôle de développement du moyen Yangzi ?.....	288
IV.3.3. Chongqing : l'émergence d'un pôle de développement dans le haut Yangzi	292
Chapitre V : L'espace rural et le défi du dualisme ville / campagne.....	299
V.1. L'évolution de la relation ville / campagne dans le bassin du Yangzi	301
V.1.1. L'origine de la rupture ville / campagne	302
V.1.2. Les politiques de développement rural des années 1950-1970 et l'ancrage du dualisme ville / campagne	304
V.1.3. Le déséquilibre persistant entre villes et campagnes.....	310
V.2. Quel avenir pour le rapport ville / campagne ?	322
V.2.1. La place de l'économie rurale dans l'économie du bassin du Yangzi	322
V.2.2. Le rôle clés des entreprises rurales des bourgs et des cantons.....	328
V.2.3. Sous-emploi agricole et migrations rurales dans le bassin du Yangzi	342
V.2.4. Les stratégies de développement des petites villes et bourgs.....	350
Chapitre VI : Le Yangzi et la nouvelle structuration symbolique de l'espace : vers un système de « fleuve-région ».....	361
VI.1. Du fleuve à la région ? La construction d'un axe de développement est-ouest chinois	362
VI.2. La marque d'un pouvoir empreint d'« autoritarisme » : les travaux pharaoniques yangziens du XXI ^e siècle.....	364
VI.3. Les grands travaux d'exploitation de l'énergie hydroélectrique.....	379
VI.3.1. Le développement des centrales hydroélectriques dans le bassin du Yangzi	381
VI.3.2. Le barrage des Trois Gorges	394
VI.4. Le corridor industriel du Yangzi : un corridor en gestation.....	403
VI.4.1. La répartition de l'industrie dans le bassin du Yangzi.....	403
VI.4.2. Les déficiences de la structure industrielle du bassin du Yangzi.....	406

VI.4.3. La planification pour la recomposition industrielle du bassin du Yangzi.....	410
VI.4.4. Deux exemples d'industries émergentes dans la recomposition industrielle du bassin du Yangzi	419
Chapitre VII : Le réseau de transport : vers la création d'un « carrefour continental »	428
VII.1. Les enjeux du développement du réseau de transport dans le bassin du Yangzi.	430
VII.1.1. La construction d'un réseau de transport multimodal	431
VII.1.2. La création d'un réseau de transport rapide pour l'acheminement des voyageurs	431
VII.1.3. Renforcer la capacité d'attraction et de rayonnement des grandes villes yangziennes	432
VII.1.4. Renforcer la communication est-ouest du bassin	432
VII.2. La planification du réseau autoroutier	436
VII.3. La planification pour le développement du réseau ferroviaire dans le bassin du Yangzi	445
VII.4. La planification du développement du réseau de transport fluvial du bassin du Yangzi	459
VII.4.1. Le développement des ports fluviaux yangziens	463
VII.4.2. L'amélioration de la navigabilité du Yangzi	481
VII.4.3. Renforcer le pouvoir des entreprises de navigation dans le bassin.....	490
Conclusion de la deuxième partie	498
TROISIÈME PARTIE : L'instrumentalisation du Yangzi et les recompositions territoriales : idéologie, discours et acteurs	499
Introduction de la troisième partie	500
Chapitre VIII : Nouvelle conception de la gouvernance et multiplication des acteurs œuvrant à l'aménagement du bassin du Yangzi.....	501
VIII.1. La convergence des pouvoirs et le nouveau mode de gouvernance pour le bassin du Yangzi	502
VIII.1.1. Le bassin du Yangzi, une gouvernance en transition	502
VIII.1.2. Le défi de la gouvernance du bassin du Yangzi	504
VIII.2. Les répercussions de la réforme institutionnelle et la multiplication des acteurs	514
VIII.2.1. Les effets de la réforme institutionnelle	514
VIII.2.2. L'État : l'autorité de commandement.....	515
VIII.2.3. Le double statut du gouvernement local : gestionnaire et exécutant.....	522
VIII.2.4. La diversification des investisseurs et leurs projets économiques pour l'aménagement du bassin du Yangzi.....	531
VIII.2.5. Les associations, acteurs intermédiaires : leur rôle et leurs répercussions sociales	554
VIII.3. Les synergies : un jeu d'intérêt entre les différents acteurs.....	565
VIII.3.1. L'ajustement des relations entrecroisées de « tiao » et de « kuai » au sein de l'administration	565
VIII.3.2. Le partenariat pouvoir / entrepreneur	567
VIII.3.3. La raison d'être essentielle des organisations non gouvernementales : superviser ou être supervisés ?	570
Conclusion de la troisième partie.....	577
CONCLUSION GÉNÉRALE : Un espace yangzien en gestation	578
Un espace yangzien en recomposition	579
Une persistance des cloisonnements	581
Un axe de développement pour l'unité de la Chine	582

Les apports d'une démarche géographique plurielle.....	584
Divers pistes pour l'approfondissement de cette recherche	584
Sources et bibliographies	587
Table des cartes	603
Table des tableaux.....	606
Table des graphiques	609
Table des illustrations	611
Table des photos	612
Table des matières	613

Carte 64 : Le bassin du Yangzi en Chine



Source: Zhongguo ditu [Atlas de la Chine], Pékin, Zhongguo ditu chubanshe, 2011, p. 6.

Résumé :

Premier grand fleuve de Chine, le Yangzi s'étend d'ouest en est sur 6 300 km, drainant un bassin hydrographique de 1,8 million de kilomètres carrés et concentrant plus de 400 millions d'habitants. Ce bassin illustre les disparités régionales des «Trois Chine », où le niveau de développement gagne le territoire graduellement depuis les régions littorales vers les régions intérieures. Face au défi de la recomposition territoriale, l'État chinois et les acteurs de l'aménagement du territoire s'efforcent de conférer au Yangzi la fonction fondamentale d'équilibrer un territoire fragmenté, à travers la diffusion du développement des régions deltaïques vers les régions intérieures, et ce, afin de renforcer le pouvoir central et l'unité du pays. Cette fonction dite de «fleuve-région » permettra-t-elle que le Yangzi devienne un vecteur transversal capable d'absorber les disparités économiques régionales et de rendre plus cohérent l'ensemble du bassin ? En privilégiant une analyse régionale, ce travail interroge le rôle des acteurs de l'aménagement du territoire en Chine, à travers les recompositions spatiales du bassin du Yangzi et ses caractéristiques politico-socio-économiques : travaux hydrauliques, édification des régions urbaines, recomposition industrielle et développement du réseau de transport.

Mots clés : analyse régionale, disparités économiques, politiques d'aménagement du territoire, région urbaine, Yangzi, Shanghai, Chine.

Abstract :

The Yangtze River, the largest river of China, flows over 6 300 km from west to east, extending a drainage basin of 1,8 million square kilometers and concentrating more than 400 million people. The Yangtze basin stands as a good example of the «Three China » regional disparities, which means the level of development gradually rising and stretching out from the coastal regions to the inland regions. Facing with a challenge of territorial development, the Chinese State and the actors of spatial planning endeavor to confer to the Yangtze River the central function of giving balance to a fragmented territory, through the extension development from the delta regions to the inland regions, in order to strengthen central government power and the State unity. Will that “river-region” function ensure Yangtze River to become a transversal vector able to absorb regional economic disparities and to make a coherent basin? Focused on regional analysis, this piece of research intends to analyze the impact of the actors of spatial planning in China through the study of the regional planning of the Yangtze basin and its political, social and economic characteristics : hydraulic engineering works, urban region growth, industrial restructuring and development of the transportation network.

Key words : regional analysis, economic disparities, spatial planning policies, urban region Yangtze River, Shanghai, China.